AL VIA IL RALLY ITALIA-SARDEGNA: PER IL MONDIALE UNA SFIDA DAVVERO TOSTA

BE 8,00 € - MC, Côte d'azur 7,90 €
PTE CONT. 7,70 € - E 7,70 €
CH CT 9,20 Chf - CH 9,50 Chf

AUTO SPRINT

n. 22

Anno LXIII Settimanale, 28 maggio-3 giugno 2024

4 Euro (Italy only)

1° GP Monte Carlo
IL PRINCIPE DI MONACO
Charles Leclerc

POSTER

L'idolo del Principato

9 770005 174006 40022

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

GP MONACO

I DUE *Principi*

Leclerc vive un fine settimana regale sul tracciato di casa, girando a ritmi inavvicinabili sia in qualifica che in gara, fino a vincere entusiasmando e commuovendo tutti. Dietro di lui Piastri e Sainz, con Ferrari e McLaren che riaprono il mondiale, vista la crisi della Red Bull, con Verstappen solo sesto...



ANDREA CORDOVANI

UN ROSSO PENSIERO STUPENDO

*L'**ultimo giro** è stato quello dei brividi, della pelle d'oca, delle emozioni forti. Via radio Leclerc si lascia andare. L'urlo di Charles rimbomba fin dentro le viscere del Principato, le sue lacrime sciolgono Monte Carlo. Piangono tutti davanti all'impresa dell'idolo di casa. Settantotto giri al comando. Charles Leclerc incide un meraviglioso LP sulle strade del suo Principato e conquista finalmente la vittoria nel GP di Monaco. È una vittoria da pelle d'oca, piena di significato che produce emozioni purissime al culmine di un pomeriggio indimenticabile. Un successo pieno zeppo di significati. Roba forte.*
«Non ci sono parole per spiegare la mia gioia. È una gara talmente difficile, lo prova il fatto che due volte ci avevo provato e non ero riuscito a vincere. Questa è la corsa che mi ha fatto sognare di diventare pilota. Negli ultimi 15 giri poi non pensavo a guidare, ma solo a mio papà *(scomparso nel 2017, ndr.)*, **perché questo era il nostro sogno»**. *Parole che commuovono quelle di Leclerc.* **«Ho fatto una gara attenta ma negli ultimi giri ho potuto spingere un po', perché la Ferrari era perfetta. Devo ringraziare il team che mi ha dato una macchina fantastica e il pubblico che mi ha sostenuto sempre»**. *È una vittoria che sa tanto di cerchio che si chiude, un vero spartiacque nella carriera del monegasco che regala la vittoria numero 145 alla Ferrari in F.1 e lo rilancia all'interno di un Mondiale che sta sussultando ora che la Red Bull inizia ad avere il fiatone e non è più la castigamatti del recente passato.*
È una prova di forza quella fornita dalla Ferrari che agguanta la seconda vittoria stagionale con un Leclerc che ha dovuto attendere ben 686 giorni prima di tornare a riveder le stelle. Un successo che rilancia il Cavallino dentro a un campionato che improvvisamente si è riacceso e dove adesso le distanze non sono più solchi così grandi da fagocitare ogni speranza. Un trionfo quello del Cavallino che certifica il cambio di passo di una squadra che è pronta a sfidare chiunque, specialmente nella corsa al Mondiale Costruttori con la vetta che non è poi così distante per non consentire di iniziare a fare qualche pensiero stupendo.
Sottolinea Fred Vasseur: **«Stiamo tutti spingendo al massimo. In squadra c'è un'ottima chimica e ognuno lavora nella giusta direzione. Ora dobbiamo restare concentrati e questo successo darà la massima motivazione a tutti, sia in pista che in azienda dove tutti hanno fatto un grande lavoro. Oggi è un giorno speciale: l'emozione di tutto il team sotto il podio lo dimostra. Ma il Canada è in arrivo: a Montreal dobbiamo ottenere una performance dello stesso livello, se non migliore»**. *La Ferrari ha voglia di lasciare altre impronte importanti in questa stagione che si è accesa all'improvviso. Il Mondiale di F.1 torna a essere più vivo che mai anche se Red Bull continua a essere il riferimento. La Rossa ha ora 24 punti di distacco nella corsa al titolo costruttori con Charles Leclerc che insegue il leader Max Verstappen a 31 punti di distacco. In un giorno come questo sognare non costa niente e riscalda forte il cuore del popolo ferrarista.*





AVVISO AI LETTORI

Questo numero di Autosprint è stato chiuso in tipografia quando era ancora in corso la 500 Miglia di Indianapolis. Il ritardo nel via della gara a causa della pioggia non ci ha consentito di poter mettere il reportage della corsa americana, che troverete su Autosprint n°23

SOMMARIO AS22

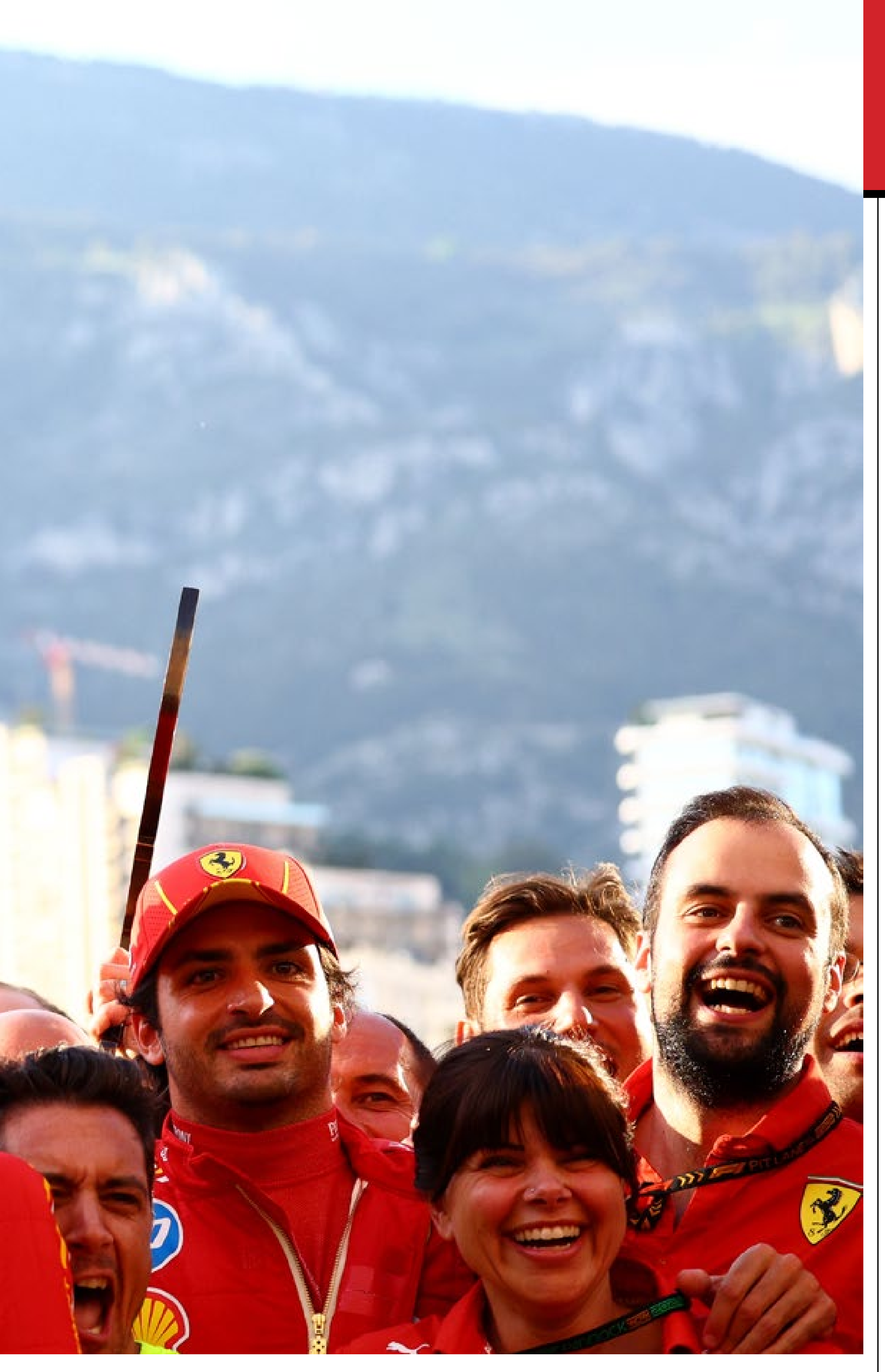
PINO ALLIEVI



IL PIÙ LIBERATORIO DEI TRIONFI POSSIBILI

NEGLI ULTIMI MOMENTI PRIMA DELLA BANDIERA A SCACCHI CHARLES HA RIVISTO SCORRERGLI DAVANTI TUTTA LA VITA. E QUESTA VITTORIA ADESSO CI CONSEGNA UN GRANDE PILOTA E UN UOMO NUOVO

Ci sono tante cose che passano nella mente di un pilota dopo una vittoria, soprattutto se gli accade raramente di transitare per primo sotto la bandiera a scacchi. Quello che Charles Leclerc ha "visto" mentre percorreva gli ultimi giri di Monte Carlo è stato il film della sua vita, dal papà che lo accompagnava mentre da bambino saliva su un go-kart, ai sacrifici dei genitori per farlo correre, all'aiuto dell'amico Jules Bianchi con la lenta agonia che lo ha portato alla morte, al sogno avverato di correre in F.1 e ancor più a quello di salire su una Ferrari. Infine il trionfo davanti alla sua



UNA VITTORIA CHE ORA APRE SCENARI INTERESSANTISSIMI
Quello di Monaco è un grande successo anche della Ferrari intesa come squadra, ora perfettamente rilanciata nel mondiale, a tutti i livelli

gente, ai monegaschi veri che lui conosce quasi ad uno ad uno, ben diversi da quelli acquisiti per convenienza fiscale. Che cosa avrebbe potuto desiderare di più, Charles Leclerc? Niente. Un trionfo che per lui vale quanto un mondiale, sperando che un giorno arrivi anche quello. Serviva, a Charles, una affermazione così. Da troppo che soffriva nel vedere gli altri sul gradino più alto del podio. Nella innegabile crescita della Ferrari dalla seconda metà del 2023 sino a oggi, c'erano state due vittorie. Non sue, di Sainz, il compagno messo alla porta. E come non pensare che Charles abbia digerito malaccio l'annunciato arrivo di Hamilton nel 2025, quando col rinnovo del suo contratto si era illuso di essere lui la prima guida designata del Cavallino negli anni a venire? Poi c'era il rodimento interiore di non ottenere i risultati che voleva, la rabbia latente che lo aveva portato a commettere qualche errore di troppo, il timore di vedere negli occhi degli altri i dubbi sulla propria bravura, non certo sul proprio impegno profuso sempre a dismisura, in uno slancio d'amore per la Ferrari che non poteva essere solamente platonico ma aveva bisogno di supporti concreti. Di vittorie, appunto. Ed è arrivata Monaco, con la sua coreografia kitch, il suo popolo di tifosi distratti ma anche con contenuti importanti per la vita e la carriera di Leclerc.

Il trionfo di domenica è stato una liberazione attesa che riporta a una compensazione, a una tranquillità che d'ora in poi potrà accompagnarlo senza più traumi psicologici né pensieri bui. In qualche modo giustizia è fatta per un ragazzo dal cuore pulito, dai sentimenti sinceri, degli atteggiamenti normali in un ambiente artefatto, popolato da soggetti che per il semplice motivo di calcare il paddock della F.1, hanno l'illusione di appartenere a un mondo di eletti: piloti, ma anche tecnici manager, persino meccanici. Non lui, modesto in modo talvolta imbarazzante.

Leclerc ha meritato e adesso potrà affrontare le prossime gare con un altro morale, attendendo l'arrivo del messia Hamilton con uno spirito diverso. Come dire che la Ferrari, al momento, sa vincere anche senza il contributo di un sette volte campione del mondo. E quando i due correranno a pari macchina, Lewis non dormirà di sicuro sonni tranquilli con un compagno del genere.

In mezzo a questo clima festoso, offende però il piccolo particolare che Leclerc si sia aggiudicato il gran premio più noioso degli ultimi anni. Una tristezza che mette sotto accusa un circuito che va bene per il giro singolo della qualifica, ma non è più adatto a ospitare un gran premio con le macchine che, in teoria, dovrebbero potersi superare, come vogliono le leggi dello sport, qualsiasi sport. Una constatazione che nulla toglie a Charles, il quale il suo gran premio lo aveva già vinto sabato, con la fantastica pole position.

Di suo, domenica, ha stabilito il primato di essersi aggiudicato, per la prima volta da tempo immemorabile, una gara senza pit stop. E anche questo ha il suo peso, perché disputare 77 giri tra due barriere d'acciaio senza poter tirare un sospiro di sollievo è stata una grande dimostrazione di tenuta dei nervi e di disciplina mentale nel gestire la distanza, gli imprevisti, le gomme, le assillanti (a volte) comunicazioni dal box. Leclerc a Monte Carlo ha firmato la perfezione nelle condizioni più stressanti. Se continua così, chi lo ferma più? ●

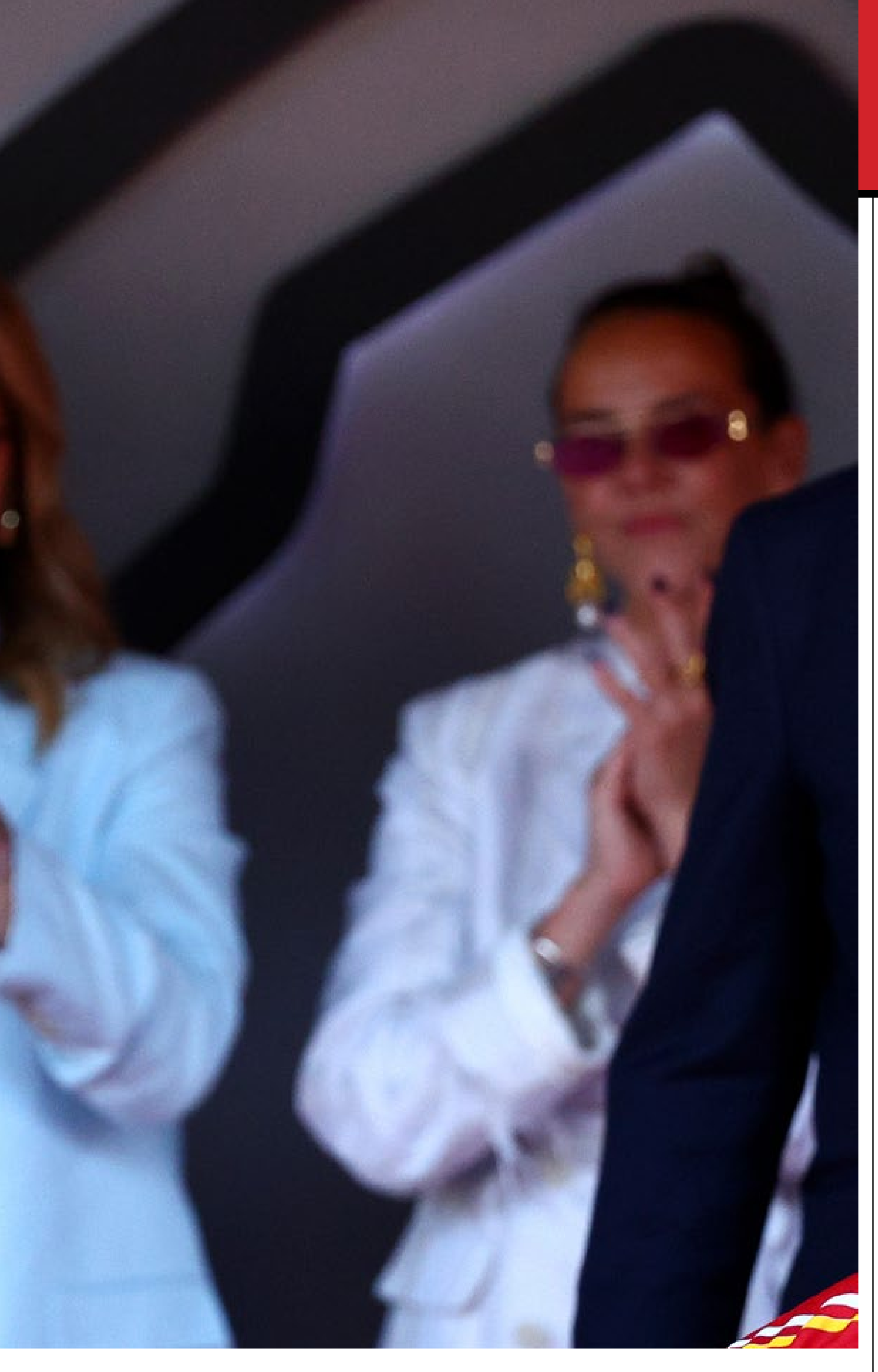
GIORGIO TERRUZZI



PIASTRI L'EMIGRATO DURO E MOLTO PURO

È POCO APPARISCENTE, MAI DI TROPPE PAROLE MA TERRIBILMENTE SOSTANZIALE. E TALMENTE VELOCE DA CANDIDARSI A DIVENTARE UNO DEI FUTURI PROTAGONISTI COSTANTI DEL MONDIALE

È composto come una bella statuina. Quando termina una gara sembra reduce da due passi al parco giochi, da una michetta col prosciutto cotto (che quando è buono è meglio del crudo), dal parrucchiere, che dovrebbe comunque cambiare. Trattasi di Oscar Piastri, il cui aspetto paciarotto inganna come non mai. Altro che quiete, questo ragazzino ha dentro una grinta da lottatore, un talento di rara stoffa.
Se stiamo qui ad elencare i meriti di Leclerc a Montecarlo, tocca riservare parole, righe e pagine tipo questa a un pilota che ha terminato



UN SECONDO POSTO CHE RILANCIA LE QUOTAZIONI DI OSCAR
Sembrava finalmente giunto il momento di Norris, ed eccoti nel Gp di Monaco la grande riscossa di Piastri, stupendamente secondo. Eccolo fare festa a fine gara, mentre Lando, il compagno di squadra alla McLaren, è giunto al quarto posto

le scuole con lode e in anticipo sui tempi. Il suo curriculum è da libri di storia, fatto di capitoli felici e precoci, senza una sola materia a settembre, una piccola insuff. Non un simpaticone, appunto, perché non sembra affatto portato per il cabaret. In compenso cova e scova una quantità di ingredienti azzeccati per ogni genere di ricetta.

Parte del merito va a Mark Webber, un vero signore, un campione che ha sempre mostrato intelligenza e misura, capace persino di farsi beccare mentre legge un libro tra un Gran Premio e l'altro, a suo tempo, cosa più unica che rara. Manager e consigliere dentro un rapporto armonico e affettuoso che ha trasportato questo piccolo grande koala nel firmamento della Formula 1 in un baleno.

E' al secondo anno di Mondiale, ha fatto in modo di mettersi in magnifica evidenza nella stagione dell'esordio, ha un compagno tutt'altro che digeribile, Lando Norris, che tiene dietro spesso e volentieri. L'aveva fatto a Imola in qualifica, prima di essere retrocesso causa peccatuccio veniale e ostruzionistico: una penalità che su certe piste diventa tombale.

Siccome una volta va bene poi basta, ha replicato a Montecarlo, ritrovando la prima fila, mettendosi alle calcagna di Charles per 78 giri 78 pur con qualche problema aerodinamico causa colpo d'anca a Sainz al primo start. Podio. Con merito. Emozionato? Macchè. Sudato? Neanche un po'. Pronto insomma per ricominciare.

Sto parlando di un pischello di anni 23, nato a Melbourne il 6 aprile 2001. Ha un cognome italianissimo, causa lontane origini appenniniche, disponendo di antenati di Licciana Nardi, poco più di un borgo di circa 4500 anime in provincia di Massa-Carrara. Un po' poco per trattarlo come uno dei nostri. Infatti parla inglese a tempo pieno e del nostro Paese sostanzialmente se ne infischia nonostante ci sia sempre qualcuno pronto a ricordare una radice che in realtà è stata spezzata molto tempo fa.

Dopo aver vinto F.Renault Europa, F.3 e F.2 nei giro di tre stagioni, dopo aver mollato secca l'Alpine convinta di tenerselo stretto causa appartenenza all' Academy, dopo aver esordito con McLaren, ha ottenuto la prima vittoria, nella sprint race del Qatar, due podi e 91 punti da debuttante; è già a quota 71, dopo sole 8 gare, quest'anno. Chi lavora con lui descrive un uomo, altro che pischello, maturo, razionale, sempre padrone del proprio destino. Beh, ormai se ne sono accorti un po' tutti nel circo, visto che stiamo parlando di un campione ormai rivelato.

Ha patito un po' ad inizio 2024. Sembrava all'improvviso impacciato, al contrario di Lando. Beh, ha impiegato un paio di mesi per raddrizzare il bilancio. Il che, ancora una volta, fa impressione. A Norris, per esempio, moltissimo. Cosa peraltro utile alla causa di entrambi, persino alla qualità delle prestazioni del suo compagno di giochi. Piastri non appare, non fa lo spiritoso, non sembra adatto alla vetrina. Il fatto è che in vetrina ci sta da sempre e ha tutto, ma proprio tutto, per illuminarla in pianta stabile. Chi ha voglia di mettere su un euro, lo faccia senza patemi. Questo qui è tosto come un emigrato. Duro, puro, senza un grammo di sentimentalismo. ●



DI CARLO VANZINI SKY F.1

FERRARI SONTUOSAMENTE PRINCIPESCA. E ORA...

NON È LA McLAREN LA SOLA E POSSIBILE ANTAGONISTA DELLA RED BULL. DAL CIRCUITO SALOTTO SI ESCE CON LA CONVINZIONE CHE LA ROSSA HA LE SUE BELLE CARTE DA GIOCARE NEL MONDIALE



SELFIE MADE MEN PER GIOCO DOPO IL TRIONFO STORICO
Tutto lo stato maggiore della Ferrari festeggia il trionfale fine settimana del Gp di Monaco, col Presidente Elkann e il Team Principal Vasseur acconto ai piloti Leclerc e Sainz, per un selfie che resterà nella memoria

Tutte le sfortune cancellate non in un lampo perché è stata una gara eterna, ma in mille momenti, tutti ad altissima tensione emotiva. Leclerc a martello dalla prima sessione di prove libere. Sembrava anche troppo, per cancellare i brutti ricordi, poi quel pezzo di striscione sulla sua ala in Q1 che l'ha messo in pressione con un po' di cuore in gola per superare il taglio. Poi un Q2 non a livello del potenziale mostrato fin lì e sembrava che la qualifica potesse diventare di nuovo un affare per Max e McLaren. Poi la magia in Q3, doppia! Primo giro già a stampare un tempo sufficiente per portarsi a casa la terza pole a casa sua, ma giusto per non sbagliare a ribadirlo con un ultimo tentativo da urlo. Max a toccare il muro, Piastri al suo fianco e Carlos, disperso nelle sessioni di prove libere a trovare il colpo per rendere tutto più fattibile. *«Facciamo tutto per far vincere Charles»*, le parole di Sainz sabato e la sua presenza lì è stata fondamentale. Dopo la partenza sembrava fuori dai giochi, ma anche lì in quel momento va sottolineato il grande lavoro, con bandiera rossa, da parte del direttore sportivo Diego Ioverno per far si che lo spagnolo potesse ripartire dalla terza casella. In un'epoca recente avrebbero pesato forse più le richieste di Mercedes, McLaren e Red Bull. La Ferrari domenica ha vinto o se vogliamo è tornata a vincere anche in questo. Un week end molto emozionante perché carico di tensione. Non potevi dire una parola in più del dovuto, memori del recente passato di Charles a Monaco. Ci fosse stato un altro in testa l'avremmo commentata come una vittoria facile, lo è stata tecnicamente, non emotivamente. Jules Bianchi, a punti 10 anni fa a Monaco con la Marussia e il papà Hervé, pilota di F3, ma solo a Monaco e poi titolare di una piccola azienda di plastiche, scomparso 7 anni fa, hanno corso con Charles, lo ha detto lui candidamente con voce spezzata. Dopo Imola avevo detto che iniziava un'altra Formula 1. Lo sarà tappa per tappa: Red Bull certo si metterà a posto dove soffre, nelle piste con cordoli alti come Imola, Monaco, la prossima, Montreal e Monza, McLaren spingerà per non lasciare isolata la vittoria di Miami e questo metterà pressione a tutti, soprattutto a chi fino ad oggi ha gestito tutto dall'alto di una superiorità imbarazzante per gli altri. Le classifiche sono interessanti, Leclerc a -31 e Ferrari a -24, ma iniziare a ragionare su queste oggi sarebbe il peggiore degli errori, perché potrebbe fare perdere la giusta direzione data da Vasseur alla squadra, step by step, un passo alla volta. Hanno pianto tutti per questo successo, perché non è una semplice vittoria è la vittoria, come per Senna in Brasile, inseguita per anni e mai presa per un motivo per l'altro, fino all'urlo di liberazione più da pelle d'oca della storia della Formula 1. Adesso calma, *«non dobbiamo esaltarci come se avessimo vinto un mondiale, così come non dobbiamo demoralizzarci nelle sconfitte»*, la semplice ricetta dello chef Vasseur. Step by step, pronti a gustarci il Canada, giorno per giorno, sessione per sessione, giro dopo giro. Questa è la Formula 1 che amo. ●



FULVIO SOLMS

MERCEDES UNANIME PER KIMI NEL 2025: VA COME RUSSELL

DECISIVO IL TEST DI SILVERSTONE: ANTONELLI GIÀ VELOCE COME GEORGE E NEL TEAM I VOTI FAVOREVOLI ALL'ESORDIO SONO LIEVITATI DA 3 A 15

PERCORSO DI CRESCITA
Prosegue a tutto test il percorso di crescita che Mercedes ha riservato a Andrea Antonelli. Il bolognese sta lasciando a bocca aperta tutti i tecnici della Casa della Stella

Sempre meno Andrea e sempre più Kimi: il giovane Antonelli lavora con profitto per sé stesso e, inconsapevolmente, per realizzare un miracolo semantico: dal prossimo anno diremo Kimi e non intenderemo più quel tipo biondo amatissimo silenzioso inaccessibile imperscrutabile indimenticabile e – passiamoci sale sulla ferita per amor di verità – ultimo ferrarista a conquistare il titolo mondiale piloti ormai nel 2007, l'anno di nascita dell'IPhone. Dicevamo la settimana scorsa della decisione presa dalla Mercedes di farlo esordire nel 2024 sulla Freccia d'Argento, titolare al posto di Lewis Hamilton e al fianco di George Russell. Dicevamo anche come Mercedes non sia spaventata all'idea di far debuttare il ragazzo in Formula 1 dopo un solo anno di Formula 2 seguita a un salto di categoria: ricordiamo che solo nella stagione scorsa il bolognese correva in Formula Regional, macchine da 270 cavalli.

Oggi siamo in grado di aggiungere qualche significativo retroscena. Innanzi tutto: l'unanimità raggiunta nella squadra Mercedes sull'opportunità di far debuttare subito Kimi in Formula 1. Lo spartiacque tra dubbi e certezza è risultato il test effettuato a Silverstone nella settimana posta tra il West e la via Emilia, ovvero tra il GP di Miami (West in senso lato) e quello dell'Emilia Romagna. Quei due giorni sulla W13 – macchina pessima ma veritiera per valutare il talento puro di un pilota – hanno spalancato alla Mercedes un nuovo orizzonte. Toto Wolff ha percepito di avere per le mani un nuovo Verstappen, tanto più prezioso alla luce del fatto che quello originale gli sia sfuggito a suo tempo. E per questa ragione vuole che Andrea Kimi Antonelli corra in Formula 1 il prima possibile. È stata anche valutata l'ipotesi di un debutto a Monza su una Williams, che considerando il venerdì di prove libere sarebbe avvenuto ad età appena raggiunta: diciotto anni e cinque giorni (è del 25 agosto 2006). Ma qualcuno che ha molto a cuore la crescita del ragazzo ha sottolineato come sia indispensabile chiudere bene la Formula 2, dove Antonelli sta soffrendo e non per colpa sua: il Prema Powerteam fatica ad adattarsi ai nuovi telai Dallara e i piloti ne pagano il prezzo (in Formula 2 Kimi fa coppia con il ferrarista Oliver Bearman che in Formula 1 ha già esordito e bene, settimo a Jeddah). Dunque improbabile la Formula 1 quest'anno, se non in qualche venerdì di prove libere, ancora da definire. Ma torniamo a quel test che ha avuto un esito stupefacente, al punto che lo stesso Russell, spaventato, ha provato a prolungare la sua presenza in pista per evitare che in macchina potesse tornarci Antonelli. Invano. Per farla breve, ecco i responsi: Andrea Kimi è stato chiamato a ripetere le stesse simulazioni di Russell e con gomme soft e serbatoio scarico, dunque in assetto da qualifica, ha girato suoi stessi tempi (ma con zero esperienza!); sul passogara è addirittura andato lievemente più forte di Russell; impietoso è risultato il confronto con Mick Schumacher, pure sulla W13 per circa 350 chilometri.

Prescindendo dai riscontri cronometrici, secretati, dirigenti e tecnici Mercedes sono rimasti impressionati dalla precisione con cui Antonelli gira su determinati ritmi a richiesta, e ripetutamente. Lo aveva già rivelato il direttore tecnico James Allison in una conferenza stampa ufficiale a Imola: *«È un metronomo quando gli chiedi di realizzare un determinato tempo sul giro. Fino a poco tempo fa neanche conosceva una macchina di Formula 1 e dopo uno o due giri ha dato l'impressione di guidarla da un secolo! È arrivato a questa generazione di vetture con una mente aperta e riferisce sensazioni pure, non inquinate da esperienze in categorie di accesso, quindi ti spiega subito cosa avverte, i punti deboli e quelli di forza. Un comportamento davvero promettente».*

Ebbene: dicevamo dell'unanimità, nel senso che a votare al vertice del team Mercedes sono stati quindici in tutto, e quindici hanno dato parere favorevole. L'esito è tanto più sorprendente alla luce del fatto che la stessa consultazione, avvenuta prima del test di Silverstone, avesse dato un riscontro affatto diverso. Tre soli favorevoli sui quindici: Toto Wolff e altri due. Per queste ragioni e in assenza di spiacevoli imprevisti nella fase di avvicinamento, Antonelli esordirà in Formula 1 nel 2025 con la Mercedes al fianco di George Russell.

Non arriverà Max Verstappen, ma nulla è escluso in prospettiva 2026, anzi. Scadenza del vigente contratto di Russell con la Mercedes: fine 2025. E ti credo che non voleva scendere dalla macchina. ●



MARIO DONNINI

LECLERC MIGLIOR PILOTA SAINZ UOMO STUPENDO

ALLA FACCIA DI CHI VEDEVA IL GIUBILATO CARLOS COME UNA SCHEGGIA IMPAZZITA E INGESTIBILE, ALL'INTERNO DELLA FERRARI CHE L'AVEVA MESSO FUORI SQUADRA DAL 2025. NO, CARLOS IN TUTTO IL WEEKEND MONEGASCO CORRE COL TEAM NEL CUORE E ALLA FINE RILASCIA DICHIARAZIONI IN STUPENDA ARMONIA CON LA SQUADRA. DIMOSTRANDOSI NON SOLO UN PERFETTO PROFESSIONISTA, MA, ANCHE E SOPRATTUTTO, COSA RARA ASSAI, UNA BELLISSIMA PERSONA...

In un mondo sempre più asettico, frigidino e tendente allo scorretto, con la F.1 che ispira pure peggio, il comportamento di Carlos Sainz prima e dopo il Gp di Monaco mi ha sinceramente fatto venire i lucciconi. Già alla vigilia lo spagnolo, reduce da una qualifica decisamente positiva, evitava di parlare di sé limitandosi a dire: *«A parte quella che sarà la mia gara, per domani puntiamo a vincere con Charles, e, credetemi, è questa la cosa più importante»*.

E nell'immediato dopo corsa, mentre tutti si affrettavano a complimentarsi con l'idolo locale, quasi dimenticandosi del secondo arrivato Piastri e, appunto, del terzo, ovvero Sainz medesimo, Carlito andava anche oltre dicendo: *«Sono contentissimo, da tanto tempo Charles sognava di vincere a casa sua e finalmente c'è riuscito. E non ha avuto nessuna fortuna dalla sua. Lo ha meritato davvero, per tutto il weekend, e questo mi rende molto felice per lui e anche per la squa-*

UN'AMICIZIA REALE ALLO STATO DEI FATTI TRA I DUE CARLETTI

Le tante dichiarazioni di amicizia dei giorni migliori si stanno in realtà rivelando autentiche tra Sainz e Leclerc. I due hanno un bellissimo rapporto a prescindere dalla futura partenza dello spagnolo dalla Ferrari

dra. Oggi è un grande giorno per la Ferrari».

Per la cronaca, Sainz avrebbe tutti i motivi per non esternare troppa felicità. In fondo è un neo-licenziato ancora in attesa di ufficializzata collocazione e dalla squadra non è che abbia avuto a oggi un trattamento di fine rapporto coi guanti bianchi. Semplicemente, ancor prima di cominciare la stagione, gli hanno fatto presente che al suo posto nel 2025 sarebbe arrivato Lewis Hamilton. Riga.

Niente di personale, ovviamente, anzi, ma i piani futuri del Cavallino Rampante non contemplano in nessun modo Carlos Sainz.

Un vero fulmine a ciel sereno, che, proprio nel momento più alto della sua carriera, lo costringe ad andar per motor home a cercare un impiego per i prossimi anni, in un momento in cui di posti buoni liberi ce ne sono pochi. E di andare in Mercedes, a guidare quel vascone accanto a George Russell neanche sarebbe entusiasmante, mentre il secondo sedile in Red Bull non è mica facile da prendere, perché alla fin fine i fantastiliardi di dollari che porta Perez tirano più di un carro di Tori Rossi.

Quindi, gira che ti rigira, l'accordo più plausibile sul piatto resta quello con la Sauber in trasformazione Audi, presumibilmente per un 2025 davvero sottotraccia e un 2026 completamente sperimentale.

Detta in altri termini, per come si sono messe le cose, Carlos Sainz in questo momento è il pilota che ci sta rimettendo di più, perché è certo di ciò che perderà, ovvero tanto, tantissimo, ossia una Ferrari in netta crescita e destinata a vedere altri arrivi galvanizzanti, tra i quali, con ogni probabilità, quello di Adrian Newey.

Però lui questo nuovo ciclo non lo vedrà neanche nascere, perché dopo l'ultimo Gp della stagione non sarà mai più ferrarista.

Da qui i tanti discorsi fatti o paventati subito dopo la notizia della sua mancata riconferma, cioè questi: Carlos l'ha giurata alla squadra. Farà di tutto per correre senza mai dare una mano a chicchessia. Gli ordini di scuderia con lui saranno impossibili. La sua è una presenza anomala, poiché gareggerà solo pensando a sé, rappresentando, peraltro non incomprensibilmente, una scheggia impazzita. Un ingranaggio saltato, pronto a diventare soggetto contundente, alla prima occasione.

Be', niente di tutto questo. Realisticamente, Carlos inizia la stagione rispondendo coi fatti, mettendosi ad andare più veloce di Charles, al tempo lì per lì leggermente in bambola.

E quindi arriva il trionfo di Melbourne, uno dei successi più inattesi e liberatori, che lui avrebbe potuto usare come uno straccio in faccia a chi non l'aveva apprezzato abbastanza. Invece no.

Sainz in Australia vince con merito e soprattutto con stile, evitando qualsiasi riferimento larvatamente polemico o qualsivoglia forma di beffarda rivendicazione ispirata all'amaro riscatto.

Si limita a sorridere e gioire, lui, non facendo alcun utilizzo politico di un trionfo inatteso quanto meritatissimo. Quanti, nelle stesse condizioni, al posto suo, avrebbero fatto lo stesso?

E poi, quando finalmente il monegasco si riprende, riacquistando il centro del ring, lo stesso Sainz non abbandona per un secondo il ruolo di uomo di quantità nel team, portando costantemente fieno in cascina, senza mai dare l'aria di essere uno che ormai pensa solo per sé.

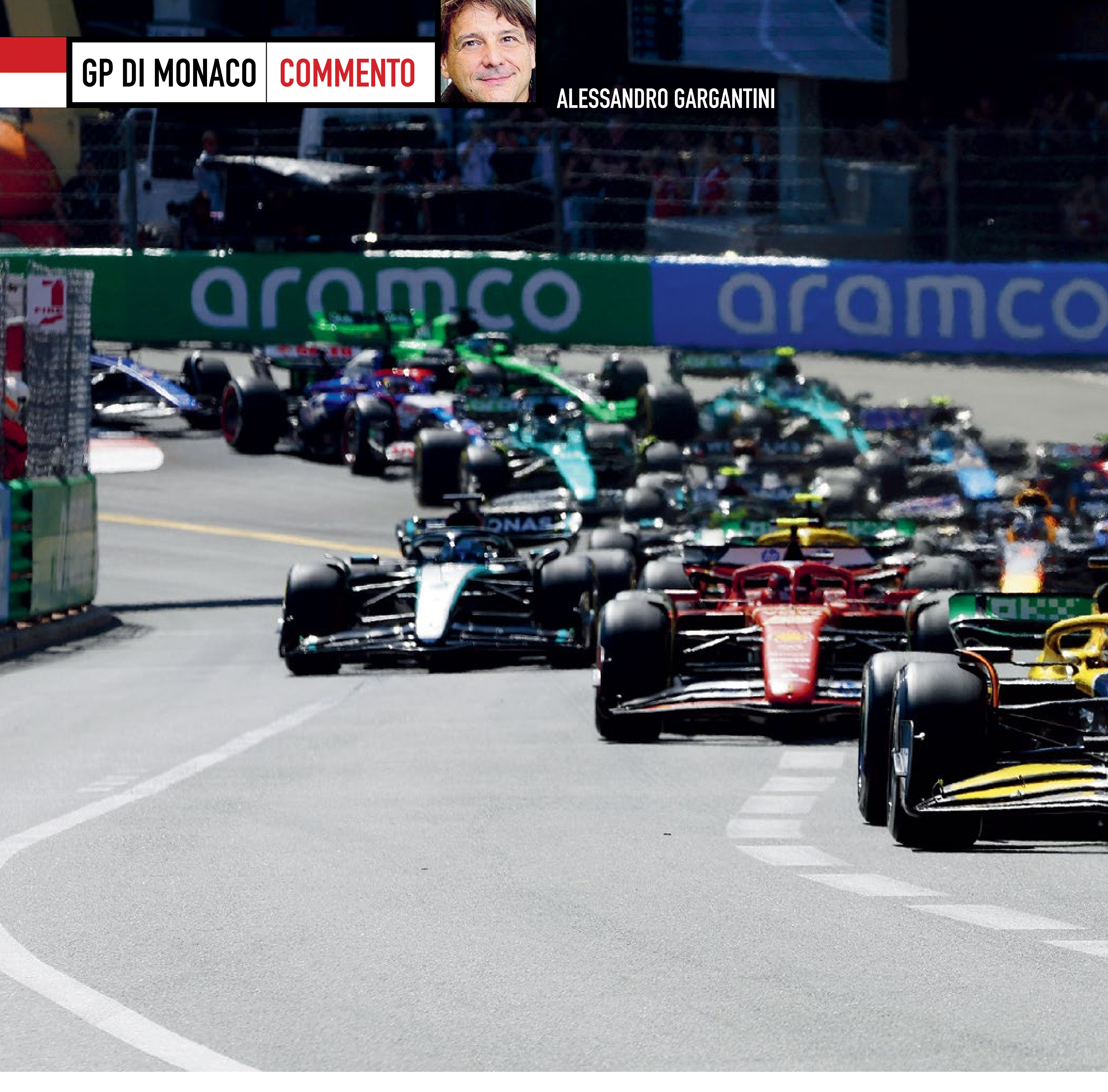
E quindi arriva il gran giorno di Monaco, al culmine di un fine settimana davvero trionfale per la Rossa, e Carlos è sempre lì. Sorridente, costruttivo, inclusivo, permeato dalla voglia di sentirsi ancora positivamente parte del tutto. Empatico verso chi vince. Addirittura. Di cuore. Sincero, buono, puro. E attenzione, perché quando a rivelare d'essere così è un uomo di carattere e di schiena dura come lui, questo comportamento vale doppio, in una F.1 in cui di solito, invece, moralmente vale tutto.

Per questo dico che la Ferrari a Montecarlo si ritrova a vincere due volte. Vedendo premiato il miglior pilota del fine settimana in Charles Leclerc, ma anche l'uomo migliore che frequenta il Circus, ossia Carlos Sainz. Uno che nell'abitacolo di una F.1 dimostra a ogni Gp il meglio e, sia quando è dentro o fuori dalla monoposto, ha ben chiara una scala di valori.

In poche parole Carlos Sainz è un gran bel pilota e anche una bellissima persona.

Ecco, mi sembra una supernotizia, peraltro non sorprendente né in controtendenza rispetto ai suoi soliti comportamenti, questo no. Tuttavia il Sainz di Monaco emerge, brilla e si impone come un immenso Signore, un esempio di correttezza e pulizia morale molto spendibile e prezioso per lo sport del motore.

Che Carlos sapesse correre, lo si sapeva da mo'. Che lui fosse anche uno capace di stare stupendamente al mondo, lo si sospettava, ma dopo questo stupendo trionfo di Charles e della Ferrari, reso ancor più rotondo dal suo ottimo terzo posto condito da parole così belle, se ne ha l'ulteriore e inorgogliente conferma. ●



ALESSANDRO GARGANTINI

LECLERC HA SCIOLTO IL SORTILEGIO

NON VINCEVA UN GP DA AUSTRIA 2022 E NELLA GARA DI CASA NON AVEVA MAI AVUTO FORTUNA. IN UN WEEKEND MEMORABILE, CHARLES METTE TUTTI A POSTO, COGLIENDO CON LA FERRARI UNA VITTORIA CHE GETTA LUCE NUOVA SUL MONDIALE, CON SAINZ BUON 3°



PIÙ UNA GARA ENDURANCE CHE UN GP IN SENSO CLASSICO
Pronti via e Leclerc mantiene la prima posizione conquistata in qualifica, comandando il gruppo e inseguito da Piastri (McLaren) e dal compagno di squadra Sainz. Saranno gli stessi a occupare nell'ordine il podio, a fine gara

Monte Carlo. Il digiuno è finito. Era dal 10 luglio del 2022, quando vinse il gran premio d'Austria superando per ben tre volte in pista Verstappen, che Charles Leclerc non saliva sul gradino più alto del podio. A quasi due anni di distanza, ecco di nuovo Charles: emozionato, felice, innamorato della Scuderia Ferrari come non mai. Insieme allo sconquasso emozionale che solo un successo con la Casa del Cavallino a Monza più generare, e che il ventiquattrenne del Principato ha provato sulla sua pelle nel 2019, vincere sulla pista di casa rappresenta l'altro estremo che un pilota possa vivere. Il massimo. Emozioni forti, pure, che solo parzialmente il ventiseienne monegasco è riuscito a celare nel dopo gara. Soprattutto in una corsa che sembra stregata già incredibilmente sfuggita di mano quando il più sembrava fatto ed il pilota del Principato aveva conquistato la pole position, che tra le strade del Principato garantisce un biglietto di sola andata verso la vittoria. Per tutti, ma non per Leclerc, una volta fermato da una componente di un mozzo che cede, ed un'altra da una strategia mal congegnata. Anche nelle categorie minori, la corsa di casa non aveva mai portato soddisfazioni al talento del Principato. Zero colpe del pilota, ma tanta frustrazione perché ciò che poteva essere non è stato, anche perché nessuno sa quando, e se, lo stesso treno ripasserà. Dopo un'attesa durata quasi ventiquattro mesi, l'attesa è termina-



ta, le porte si sono riaperte, e Leclerc è stato abile nel balzare all'interno del convoglio che questa volta lo ha portato dritto dritto alla meta, regalandogli quanto di più appagante ci possa essere per un pilota, il sapore della vittoria. La sesta. Che risulta ancora più dolce perché conquistata sulle strade che Charles percorreva in motorino o sull'autobus per andare a scuola o a spasso con la famiglia e gli amici. Una routine di tutti i giorni che una volta all'anno si trasforma nell'ombelico del mondo e manda in scena una delle corse più amate, insidiose, leggendarie, ma anche traditrici. La scintilla tra Leclerc e Monte Carlo non era ancora scoccata, ma ora che il fuoco è acceso, il principato è finalmente esploso di passione, qualcosa di latino, di vero. Qualcosa che non avevamo mai vissuto.

UN SOGNO CHE SI AVVERA

Charles ha sempre desiderato di vincere a casa sua, ne aveva parlato ai suoi amici, ai suoi cari in famiglia, alle persone a lui più vicine. Monte Carlo era un'impresa incompiuta, dolorosa, un chiodo fisso. Finalmente, adesso il pilota di Frederic Vasseur ha realizzato il suo sogno. Perché di questo si tratta. Leclerc è tornato spietato in qualifica, mettendo la parola fine sul predominio di Verstappen che durava da otto gran premi, ponendo le basi per un successo che questa volta non poteva e non doveva sfuggire. E così è stato. Tutto è finalmente filato a favore di Leclerc, che per settantotto giri di corsa ha condotto il carosello davanti a Piastri e Sainz che hanno completato il podio, senza mai scambiarsi di posizioni. Ma anche alle spalle del terzetto al vertice, gli altri piloti in pista non hanno potuto fare altro che svolgere il loro compito con diligenza, senza commettere errori, fino al termine di una corsa che per tutto il suo svolgimento non ha avuto cambiamenti di posizione in zona punti. I primi dieci al termine del primo giro, sono stati gli stessi dell'ultimo. Ma questo è il rovescio della medaglia della corsa monegasca e c'è poco da rimanere sorpresi o recriminare. Monte Carlo è, e sarà così. Prendere o lasciare. E siccome

FERRARI & McLAREN LE NUOVE ANTI-RED BULL

A giudicare dalla gara di Monaco, Ferrari e McLaren, qui impegnate in un serrato pacchetto di mischia, hanno le carte in regola per procurare ulteriori grattacapi a Red Bull e a Verstappen



alla Formula 1 serve Monte Carlo, e viceversa, accettiamo questo dazio con la consapevolezza che, una volta l'anno, la giornata decisiva è il sabato.

McLAREN E FERRARI IN ALTERNANZA. PEREZ SALVA LA DOMENICA DI SAINZ

Sainz ha beneficiato della sospensione della corsa per riparare le barriere e rientrare in partita dopo un contatto con Piastri che ne aveva determinato il ritiro. L'uscita di Perez nel corso del primo giro, ha resettato tutto e dato alla Casa di Maranello il vantaggio di recuperare lo spagnolo e rimandare le monoposto in pista con il cambio gomme assolto, con la conseguenza che il gran premio si è tradotto in un unico stint fino alla fine, con strategia e sorpassi totalmente azzerati. La corsa di Leclerc è stata così in totale discesa, così come per il gruppo che si è accodato al monegasco, nel quale le McLaren di Piastri e Norris si sono alternate con le monoposto del Cavallino. Alle spalle del vincitore di Miami, Russell non ha avuto problemi nel contenere Verstappen, che nel corso della manche non si è mai acceso e ha portato alla squadra di Milton Keynes un sesto posto che è conseguenza di un turno di qualifica storta che non lasciava spazio ad illusioni anche per la squadra regina del mondiale, che per la terza volta quest'anno deve chinare il capo davanti alle sue rivali. Per la McLaren il secondo ed il quarto posto fotografano il momento di grande forma della squadra diretta da Andrea Stella, che si sta ponendo in alternativa alla Scuderia Ferrari nel ruolo di anti Red Bull e ha mostrato competitività anche nelle curve lente e strette, punto debole dell'anno scorso. Alle spalle dell'olandese, Hamilton, autore del giro veloce su una W15 in progresso, ma da rivedere su una pista tradizionale, ha preceduto Tsunoda, che ha confermato il suo periodo di grazia andando a punti per la quinta volta nel 2024. Albon ha dato i primi punti dell'anno alla Williams, precedendo Gasly, che ha rotto il ghiaccio per l'Alpine in una stagione finora da film horror per la squadra di Enstone.

LA CADUTA DEGLI DEI

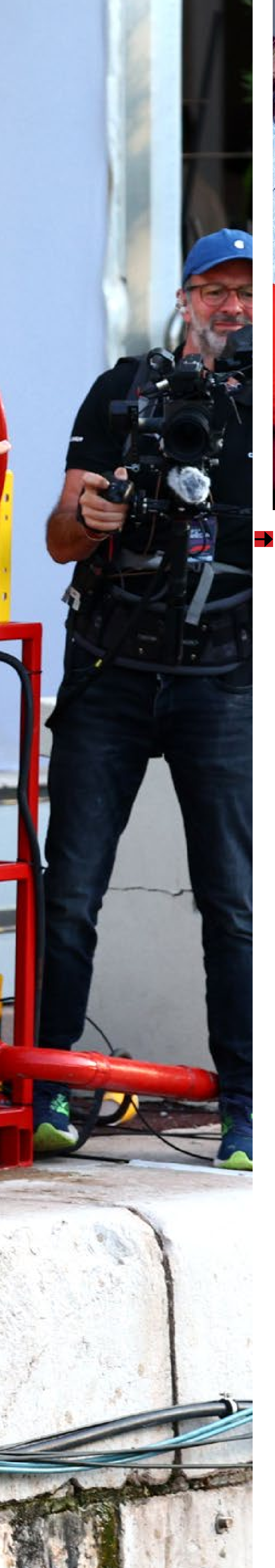
Nel corso del fine settimana, la Red Bull si è nascosta e non è mai stata in grado di incidere. Verstappen si è accontentato di un modesto sesto posto, Perez è stato spedito fuori a Massenet dopo una qualifica senz'anima. Se è vero che la lunga serie di primati in qualifica consecutivi non poteva essere eterna, è utile cercare di capire cosa ha portato la Regina del mondiale ad incepparsi. Seppur sia stato l'urto contro le barriere esterne di Santa Devota a fermare Verstappen nel Q3, l'impressione è che il tempo realizzato da Leclerc non fosse alla portata del tre volte iridato. Dopo otto pole position di fila, Verstappen si è ritrovato a partire in terza fila sulla pista più scomoda, con ambizioni di gloria legate soltanto a strategie e situazioni di gara favorevoli che sono state eliminate dall'incidente del messicano. Com'era accaduto anche a Imola, la Red Bull è arrivata a Montecarlo con il setup sbagliato. Questa volta, sono stati i cordoli a creare difficoltà alla RB20 nel mandare in temperatura i pneumatici. Per questa ragione, alla ricerca di un maggiore grip, nella fase decisiva delle qualifiche il muretto box ha chiesto a Verstappen, con Perez già fuori dai giochi, di effettuare due giri di riscaldamento: uno più lento ed uno più veloce. Alla Red Bull hanno cercato un compromesso molto difficile tra altezze e carico, senza riuscire a centrarlo. Il risultato è stato una macchina difficile da guidare, come dimostra il contatto contro le protezioni di Santa Devota di Verstappen, che infonde poca fiducia ai piloti. E questa volta, Verstappen non è bastato a fare la differenza come era accaduto sulla pista del Santerno, quando l'olandese aveva concentrato tutti gli elementi a lui più favorevoli. L'analisi dei tempi dice che la RB20 è stata competitiva a Monte Carlo soprattutto nel primo settore, dove Verstappen si è preso più rischi del solito e ha finito per andare a muro. La parte più dura per le monoposto della squadra di Milton Keynes è stato il tratto tra la piega del Mirabeau ed il Tabaccaio, dove i cordoli di Loews, del Portier e della Chicane ferivano come coltelli le Red Bull, facendo perdere decimi preziosi che ora risultano fatali in quanto le distanze da Ferrari e McLaren si sono ridotto. Il problema cordoli per la Red Bull si ripresenterà a Montreal, con le difficoltà per i tecnici Red Bull di replicare il comportamento della monoposto sui cordoli al simulatore. Anche in Canada, dunque, torneranno i mal di pancia in casa Red Bull. Che non stiano facendo un pensierino anche a Monza sull'altezza dei cordoli delle varianti?

SCELTE DECISIVE: QUANTO TEMPO PUÒ ATTENDERE ANCORA SAINZ?

Non c'è ancora chiarezza sul futuro del ferrarista Sainz, tema particolarmente caldo nel paddock monegasco. In tanti si chiedono quanto il madrileno possa aspettare prima di decidere, anche perché con il passare del tempo ovviamente queste si ridurranno. Sainz però sa benissimo che questa sarà una scelta decisiva per il suo futuro e non vuole rimpianti. Lo spagnolo ha più volte detto di non avere ancora scelto e di non essersi posto una scadenza. Ma la situazione, dall'esterno, appare nitida. Il vincitore di tre gran premi con la Scude-



GRAN TUFFO CELEBRATIVO PER IL VINCITORE
Visto che con questa vittoria casalinga ha sfatato i precedenti tutti sfavorevoli, Leclerc ha festeggiato lo scioglimento del sortilegio di Monaco con un bel tuffo liberatorio. Nell'altra pagina, eccolo a podio con Piastri e Sainz





ria Ferrari punta ad una squadra di prima fascia, Red Bull o Mercedes. Le squadre di Milton Keynes e Brackley corrispondono al piano A del madrileno, che se avesse il via libera in una delle due direzioni, scioglierebbe le riserve subito. Invece, nessuna delle due fornisce garanzie. L'iberico è più vicino alla Red Bull, dati i rapporti pregressi, gli uffici di papà Carlos Senior, la situazione che si sta complicando di Perez, che nelle ultime due corse non ha fornito al suo team il rendimento atteso e che vuole un contratto biennale, mentre i team è disposto a impegnarsi solo per dodici mesi. A tutto ciò, si è aggiunto il devastante crash di Monte Carlo, dove il messicano ha la colpa di essere partito soltanto diciottesimo. La rapporto tra Checo e la sua squadra potrebbe deteriorarsi ulteriormente, concedendo spazio a Sainz per inserirsi. Per quel che concerne la Mercedes, accanto a Russell, nella impossibilità di avere Verstappen, Wolff ha già scelto il nostro Antonelli, che ha nelle sue mani il biglietto per la Formula 1. Se il rendimento del diciassettenne bolognese in Formula 2 soddisferà le attese, avremo per la prima volta nella nuova era della Casa della Stella in Formula 1 un nostro portacolori accasato a Brackley. Se, invece, servisse attendere altri dodici mesi, Wolff potrebbe puntare sulla carta Ocon o Bottas. L'opzione Sainz appare, in chiave Mercedes, lontana, se non in ottica Williams, dove Sainz è disposto a considerare un programma biennale. La squadra di Grove costituirebbe insieme all'Audi il piano B per lo spagnolo, che conserverebbe un posto tra i piloti che animano il mondiale, ma con meno possibilità di essere protagonista. A trent'anni, Sainz ha detto di non volere fare e non volersi permettere scelte sbagliate, pur sapendo benissimo che i nomi di Tsunoda, Gasly, Ocon e magari Perez, sono potenzialmente sul mercato ed attendere fino al termine della pausa estiva potrebbe rivelarsi un boomerang. Le scelte Williams e Audi appaiono dunque le uniche soluzioni ad oggi percorribile. La domanda è, dunque, quanto Audi e Williams saranno disposte ad espettare lo spagnolo in un mercato che alla fine lascerà qualcuno senza volante e che non farà sconti a nessuno?

VOGLIA D'AFRICA

In tema di calendario, seppur sia stato confermato per il 2025 un programma in linea con quest'anno, in ottica 2026 e oltre bollono in pentola tanti progetti, dei quali purtroppo solo una minima parte andranno in porto con successo. A Monte Carlo si è parlato di Africa, pallino della Federazione e di Liberty Media. Non si è parlato però di Kyalami, bensì di Marrakech, che punta a realizzare un impianto semipermanente per la massima serie nella zona che attualmente ospita la corsa di Formula 1. L'ipotesi Sudafrica è stata scartata a causa dei costi che comporterebbe la demolizione e ricostruzione ex novo di un tracciato che sorgerebbe ex novo sulle ceneri del tracciato esistente. Per quel che concerne invece l'Asia, sono tornati in voga la Corea del Sud, la Thailandia e l'Indonesia. Srettha Thavisin, Primo Ministro thailandese, ha fatto visita ad Imola la settimana scorsa. Non si parla più, invece, di Vietnam. In tema Europa, si sussurra un'alternanza futura tra Spa-Francorchamps e la "piccola" Zandvoort, se non altro fino a quando ci sarà l'effetto Verstappen, mentre è difficile pensare fino a quando all'Italia sarà concessa la doppia corsa, che potrebbe, invece, concretizzarsi in Spagna con l'arrivo del tracciato cittadino di Madrid. Ma la novità principale di Monte Carlo e legata al Marocco. A breve sono attese novità. Intanto, il mondiale si prende una sosta di una settimana prima di volare a Montreal, dove ne sapremo di più se il mondiale ha davvero svoltato verso una nuova fase. •

ALESSANDRO GARGANTINI



IL TRIONFO PIÙ EMOZIONALE

LA ROSSA SUL PRINCIPATO VINCE MOLTO PIÙ DI UNA GARA, VIVENDO UN FINE SETTIMANA STORICO E DIMOSTRANDO UNA COMPETITIVITÀ E UNA SOLIDITÀ CHE LANCIANO SEGNALI FORTI AL MONDIALE



UN SUCCESSO CHE È SOLO UN PUNTO DI PARTENZA

Al di là dell'incantesimo sfatato per Leclerc nella gara di casa, il suo trionfo nel Gp di Monaco è anche la rampa di lancio per un mondiale che vede ora la Red Bull in stand by e le dirette rivali sempre più forti e a segno

Monte Carlo. La gara è finita, il giro di premiazione a metà. Leclerc abbassa la visiera, piange, non riesce più a trattenere le emozioni. *«È solo una vittoria, lo so, ma questa è emozionalmente devastante»*. Le strade del Principato sono finalmente sue, quelle che percorreva da piccolo con mamma e papà, nel percorso sul bus per andare a scuola, in giro con gli amici. Cosa è passato nella sua mente e qual è l'ordine con il quale ha collocato i suoi pensieri non lo sapremo mai, ma quanta gioia esprimessero i suoi occhi quando è sceso dalla sua monoposto e ha abbracciato tutti i ragazzi della sua squadra prima di incontrare lo sguardo fiero di John Elkann era impossibile da nascondere. Ed è bello così. Leclerc era il ritratto della felicità, della realizzazione di un sogno, un'estasi totale, che non lascia spazio null'altro.

LECLERC, FINALMENTE MONTE CARLO È TUA!

Non vinceva da due anni Charles. C'era andato vicino, spesso, ma gli ultimi successi della Scuderia Ferrari erano tutti arrivati all'insegna di Sainz, che alla vigilia si era prestato a fare da scudiero dalla sua terza posizione in griglia per consentire al suo team mate di realizzare una missione finora rimasta incompiuta e conquistare la sua Monte Carlo, che gli era sfuggita troppe volte, anche dopo aver siglato la pole position in qualifica. In Formula 2, con papà Herve che stava male, Charles fece di tutto per vincere, ma lo tradì un tirante dello sterzo. Charles pianse, papà se ne andò in cielo e lui non poté fare altro se non dedicargli il successo pochi giorni dopo a Baku. E poi, altre due volte, su una Ferrari, il sogno s'infranse: due partenze dal palo furono vanificate a causa di una strategia sfavorevole e dal cedimento di una componente di un mozzo a seguito di urto, avvenuto tra l'altro dal lato opposto della monoposto, in qualifica. Ma quando le cose devono andare male, lo fanno e basta. La pista di casa sembrava davvero stregata per Leclerc! Ma ogni incantesimo, alla fine, è destinato a rompersi. E così è stato. Questa volta, Leclerc ci ha messo tutto: cuore, anima, cervello. Ha dominato tutti i turni di prova, non ha lasciato nulla al caso, ha siglato la pole con un giro inavvicinabile per suoi avversari ed ha dominato un gran premio in cui tutto è finalmente filato per il verso giusto, con le persone a lui più care ai box che recitavano il rosario perché tutto tenesse fino alla fine.

SENSAZIONI FORTI

Questa volta non ci sono stati intoppi, ed il gran premio è stato tutta in discesa, con Piastri alle spalle, ma mai nelle condizioni di attaccare, e la possibilità di impostare il ritmo gara più consono, con il fantasma di Verstappen lontano di cinque posizioni a consumarsi giro dopo giro alle spalle della muraglia eretta da Russell. Se vogliamo vedere, anche l'incidente nel corso del primo giro ha fatto il gioco della Casa del Cavallino, che ha approfittato della pausa per recuperare Sainz, costretto a fermarsi a causa di una foratura avvenuta pochi istanti prima del crash del messicano, e per compiere il cambio gomme che ha tolto alla corsa anche la variabile delle strategie, se non quella di un secondo stop per andare a caccia del giro veloce. Su un tracciato dove non si passa, con le spalle coperte e con l'avversario più temuto lontano, Leclerc ha potuto gestire le gomme, accelerare quando ha voluto e dare uno strappo finale che ha lasciato a più di sette secondi (7"152) il pi-



lota di Melbourne e reso ancor più nitido un successo che rimarrà nella storia di Monte Carlo, con il Principe Alberto che per la prima volta ha potuto ascoltare l'inno monegasco al termine del suo gran premio.
La vittoria di Leclerc è stata totale: Charles ha mantenuto le attese della vigilia e portato in alto la sua squadra, che migliora, in primis, la posizione nel mondiale Costruttori, dove in un colpo solo la Scuderia del Cavallino ha rosicchiato ben 32 punti alla Red Bull, portandosi a soli 24 punti di distacco. Un'altra corsa come questa - Montreal tra due settimane potrebbe fornire una scala di valori non lontani da quelli visti nel Principato, con i suoi cordoli alti e la pressoché mancanza di curvoni in appoggio - ed un clamoroso ed impronosticabile fino a poche settimane fa sorpasso sulla Regina del mondiale potrebbe diventare argomento d'attualità. Per quel che concerne la graduatoria riservata ai Piloti, Leclerc rafforza il secondo posto e si porta a 31 lunghezze da Verstappen, con la Red Bull che vede sprofondare al quinto posto Perez e non potrà evitare di rivolgere i suoi pensieri ad un'alternativa più competitiva. Sainz, che ha conquistato il terzo podio nelle ultime quattro stagioni nel Principato, aspetta soltanto che il suo telefono suoni per realizzare il suo piano prioritario, ovvero accasarsi con un team che lo metta nelle condizioni di combattere al vertice dei gran premi da subito, seppur al fianco di un elemento che tritura tutto come Verstappen e di una squadra che riconosce nell'olandese il suo unico padrone. Sainz si trova ora in una scomoda terra di mezzo, perché attendere i tempi della Red Bull potrebbe significare vedersi chiudere delle possibilità che adesso sono concrete.

SAINZ ANELLO DI CONGIUNZIONE TRA LE McLAREN

Sainz lo scorso fine settimana si è vestito da gregario. Per riconoscenza, intelligenza, senso di appartenenza e senso della realtà. Dopo il turno di qualifica, quando si è trovato terzo a 353 millesimi da Leclerc, ha capito che questa era semplicemente "la corsa" di Leclerc e la sua missione dichiarata era quella di aiutarlo a vincere. Lo spagnolo ha in-

LECLERC & SAINZ UNA COPPIA CHE SI CONFERMA IDEALE
Il favoloso fine settimana monegasco ha ribadito quanto funziona bene la coppia Leclerc-Sainz, se sostenuta da una monoposto Ferrari all'altezza delle ambizioni top. Eccoli, sopra, in azione e, nell'altra pagina, in alto, sul podio, da primo e da terzo

calzato Piastri, ha arginato Norris, ma non ha avuto un ruolo centrale nell'indirizzare la monoposto numero sedici per prima sotto la bandiera a scacchi, davanti ad un inoffensivo Piastri. Il pilota australiano della McLaren, dopo aver assistito al successo di Norris a Miami e alla seconda posizione dell'inglese a Monza, ha messo alle spalle il team mate inglese in qualifica e conquistato una seconda posizione che gli è valsa come lasciapassare verso la conquista del terzo podio in carriera, il primo quest'anno per un ragazzo determinato ad arrivare, costi quel che costi, a lottare per il titolo. Monte Carlo certamente laurea di nuovo il ventitreenne del Victoria nel club ristretto dei piloti di prima fascia: il ragazzo di Melbourne piace a molti, ma è legato alla McLaren che lo tiene stretto senza alcuna esitazione.

OSSIGENO E BENZINA

La Casa di Maranello è ampiamente in linea in termini di risultati stabiliti nella roadmap di inizio anno, se non addirittura più avanti. A prescindere



dall'arrivo di Newey e di altri tecnici confermati di alto livello come Loic Serra, la vittoria nel Principato evidenzia che lo staff tecnico lavora bene, raggiunge i suoi obiettivi, e chi arriverà dovrà semplicemente inserirsi nella maniera più funzionale, senza rivoluzionarlo. La stagione in corso evidenzia quanto il divario dalla Red Bull, che certamente non sta ferma, si sia ridotto. La squadra di Milton Keynes è uscita con le ossa rotte dal Principato, ma non ci sono elementi per supporre che, con il ritorno del mondiale in Europa sulle piste tradizionali, le doti della RB20 non tornino prepotentemente alla ribalta. Sarebbe sbagliato farsi prendere dal momento e pensare che la scala di valori sia quella vista nel Principato, visto che la Red Bull tornerà ad essere la monoposto da battere sui tracciati classici che caratterizzano la parte centrale e decisiva della stagione. La regina del mondiale, pur rimanendo il punto di riferimento tecnico per tutte le sue rivali e la favorita alle vittorie di tappa, ha comunque perso la sua aura di imbattibilità ed è scesa anche con il suo campione con i piedi per terra. Se la versione definitiva di Perez è quella attuale, allora ci sarà certamente un margine maggiore per la Scuderia Ferrari e per la McLaren di attaccare. A Monte Carlo il trade off tra macchina e pilota si sposta sulla componente umana, ed in un momento di forma non eccellente del duo della Red Bull, questo potrebbe aver inciso nel definire le gerarchie viste lo scorso fine settimana. Che non sono reali e sono destinate a modificarsi e trasformarsi nel corso della stagione. Monte Carlo è un tracciato dove le motivazioni, il cuore e la tecnica di chi è alla guida tornano in primo piano, dove l'uomo compensa la macchina. Ma quando le monoposto usciranno dalla corsia box di Spielberg, Silverstone, e così via, non sarà esattamente la stessa cosa. La Red Bull sarà ancora il riferimento per tutti e tornerà ad essere l'avversario da sconfiggere. Queste giornate sono chiaramente ossigeno che rigenera e benzina che fa andare più lontano verso un obiettivo che, giorno dopo giorno, diventa sempre più vicino e meno imbattibile, soprattutto se messo sotto pressione. ●



VENERDI DOPO LE LIBERE

CHARLES LECLERC: «Sembra proprio che la nostra monoposto sia a punto su questo tracciato perché oggi mi sono sentito davvero a mio agio. Dobbiamo mantenere questo ritmo anche domani fin dalle prove libere: guardando i tempi oggi forse ho spinto un po' più di altri ma l'obiettivo per me era mettermi in condizione di affrontare la qualifica con la giusta confidenza e so già che domani sarà diverso perché tutti spingeranno al limite.
Nel complesso abbiamo fatto un buon lavoro ma dobbiamo restare concentrati su noi stessi. È stato stupendo trovarmi una volta ancora a girare sulle strade di casa e sentire tutto questo supporto.
Domani daremo tutto per puntare a un grande risultato».

CARLOS SAINZ: «Il mio è stato un venerdì un po' complicato. Ho faticato a trovare un comportamento costante nella vettura e ho dovuto provare varie soluzioni di assetto.
Sul finire della seconda sessione mi sono trovato molto meglio e il long run è stato positivo. Vogliamo mantenere queste buone sensazioni e prepararci bene per la qualifica di domani».

SABATO DOPO QUALIFICHE

CHARLES LECLERC: «Sono molto felice. Siamo stati veloci fin da inizio weekend e credo che questa pole position sia meritata da tutto il team. Sappiamo quanto la posizione in griglia qui sia particolarmente importante e partire davanti a tutti ci assicura le migliori possibilità per la gara.Sono molto felice. Siamo stati veloci fin da inizio weekend e credo che questa pole position sia meritata da tutto il team. Sappiamo quanto la posizione in griglia qui sia particolarmente importante e partire davanti a tutti ci assicura le migliori possibilità per la gara.Voglio ringraziare tutte le persone che mi hanno sostenuto: ho sentito il loro supporto fin da mercoledì e questo mi ha dato una motivazione extra oggi.Ora non ci resta che completare il lavoro: daremo tutto per portare a casa questa vittoria».

CARLOS SAINZ: «Direi che oggi abbiamo fatto un bel passo avanti rispetto alle prove libere di ieri.
Ovviamente non mi posso dire del tutto soddisfatto, perché avrei voluto partire in prima fila. Credo però che abbiamo buone possibilità di essere competitivi in gara, e sappiamo di avere una corsa molto lunga davanti a noi.
Direi che oggi abbiamo fatto un bel passo avanti rispetto alle prove libere di ieri.
Ovviamente non mi posso dire del tutto soddisfatto, perché avrei voluto partire in prima fila. Credo però che abbiamo buone possibilità di essere competitivi in gara, e sappiamo di avere una corsa molto lunga davanti a noi.
Congratulazioni a Charles per questa pole position a casa sua. Ora concentriamoci sulla gara».

Fred Vasseur: «Sappiamo quanto sia importante la pole position a Monte Carlo, ma è anche vero che al sabato non si assegnano punti e quindi l'obiettivo per domani è confermare la prima posizione di Charles e possibilmente guadagnarne una con Carlos.
Leclerc è stato autore di un lavoro fantastico fin da inizio weekend e con il supporto di tutto il team è stato bravo a progredire costantemente insieme all'evoluzione del circuito.
Anche Carlos si è migliorato continuamente, trovando sempre più confidenza con la sua monoposto e alla fine è stato in grado di lottare per la prima fila. Per domani mi aspetto una lotta serrata con McLaren, Mercedes, Red Bull. Sarà una gara interessante».

DOMENICA DOPO IL GP

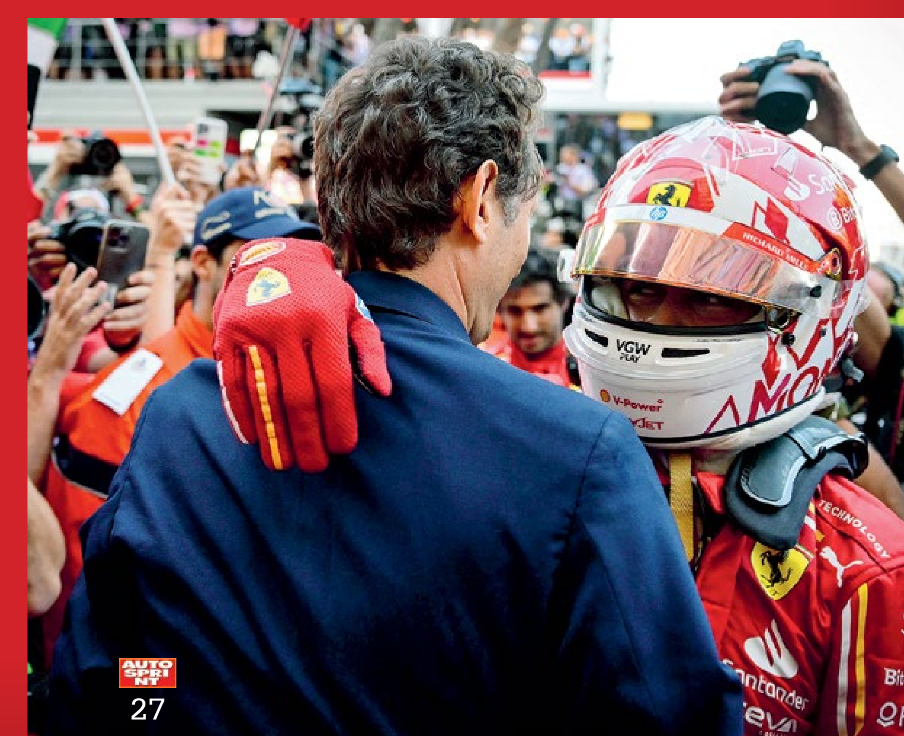
CHARLES LECLERC: «Non riesco a spiegare come mi sento... È stata una gara interminabile ma per questo forse anche più bella. Vincere qui significa tanto per me, perché è la gara che da ragazzino mi ha fatto sognare di diventare un pilota di Formula 1. Per questo voglio ringraziare tutte le persone di Monaco, nel giro d'onore ho visto quanta gente c'era sui balconi e ringrazio tutti per l'immenso supporto. Non riesco a spiegare come mi sento... È stata una gara interminabile ma per questo forse anche più bella. Vincere qui significa tanto per me, perché è la gara che da ragazzino mi ha fatto sognare di diventare un pilota di Formula 1. Per questo voglio ringraziare tutte le persone di Monaco, nel giro d'onore ho visto quanta gente c'era sui balconi e ringrazio tutti per l'immenso supporto.Negli ultimi giri è stato difficile perché in quei momenti incominci a pregare che non succeda nulla. Sentivo l'emozione crescere in me e così mi rendevo conto che stavo quasi perdendo il focus sulla guida. Nel finale pensavo a mio padre, a tutto quello che ha fatto per fare in modo che io fossi qui oggi, e a Jules. Vincere questa gara era un nostro sogno e la dedico a loro. Abbiamo dovuto fare una grande gestione gomme oggi, inoltre dovevamo amministrare il margine su George (Russell) per evitare che le McLaren potessero fare un pit stop



senza perdere posizioni, quindi mentalmente è stato molto probante. Devo ringraziare il team per aver fatto un lavoro eccezionale negli ultimi mesi e per avermi dato la possibilità di vincere questa gara. Non vedo l'ora di fare festa con tutta la squadra e con il resto del team appena sarò a Maranello».

CARLOS SAINZ: *«È stata una gara molto tattica. Al primo via sono scattato bene, tanto che mi sono trovato ad attaccare Oscar (Piastri) all'interno di curva 1. Purtroppo ci siamo toccati e ho rimediato una foratura. Temevo che la mia gara fosse finita lì, invece l'incidente accaduto alle mie spalle ha causato la bandiera rossa e così ho potuto prendere il secondo via nuovamente dalla terza posizione. A tal proposito, dopo aver visto il replay sono molto contento che nessuno si sia fatto male. Sono ripartito con pneumatici Hard nuovi e da lì in poi si è trattato di gestire bene il ritmo fino alla bandiera a scacchi, assicurandoci che Lando (Norris) alle mie spalle non potesse avere un pit stop senza perdere alcuna posizione. Una volta sicuro di questo, nel finale ho provato anche ad attaccare Oscar per il secondo posto, ma a Monte Carlo è troppo difficile se chi ti precede ha la tua stessa strategia. Sono felicissimo per Charles! Vincere la gara di casa è il sogno di qualsiasi pilota ed è stato stupendo festeggiare sul podio insieme a lui!»*

FRED VASSEUR: *«È stato un weekend perfetto e indimenticabile per Charles che in passato qui a Monte Carlo aveva vissuto un paio di gare terribili. Quest'anno è stato fenomenale dal primo giro delle libere fino alla bandiera a scacchi. La gara è stata particolare perché dopo la bandiera rossa ci siamo trovati a dover gestire ben 77 giri su pneumatici Hard. Charles è stato sempre in totale controllo e un paio di volte ci ha anche chiesto via radio se poteva spingere di più, ma non era il caso. Anche Carlos ha disputato una gara molto solida, giocando un ruolo importante in questa affermazione grazie all'aiuto che ci ha assicurato nel controllare i distacchi con gli avversari e facendo un lavoro fantastico per il team.*
Stiamo tutti spingendo al massimo. In squadra c'è un'ottima chimica e ognuno lavora nella giusta direzione. Ora dobbiamo restare concentrati e questo successo darà la massima motivazione a tutti, sia in pista che in azienda dove tutti hanno fatto un grande lavoro. Oggi è un giorno speciale: l'emozione di tutto il team sotto il podio lo dimostra. Ma il Canada è in arrivo: a Montreal dobbiamo ottenere una performance dello stesso livello, se non migliore».





STEFANO TAMBURINI

LACRIME E ORGOGLIO COSÌ CHARLES BATTE ANCHE GLI ADORANTI

DOPO 686 GIORNI IL RITORNO ALLA VITTORIA PROPRIO SULLE STRADE DI CASA, QUELLE DOVE DA PICCOLO VEDEVA SFILARE LE MONOPOSTO DEI CAMPIONI. UN TRIONFO CHE VALE PIÙ DEGLI ALTRI, ANCHE DI QUELLI CHE POTRANNO ARRIVARE IN FUTURO

UNA VITTORIA COSTRUITA CON IL PIGLIO DEL CAMPIONE NAVIGATO, CON L'AIUTO SINCERO DEL COMPAGNO DI SQUADRA. UN SUCCESSO CHE MANDA IN SOFFITTA PER SEMPRE QUEL MALAUGURANTE E INAPPROPRIATO NOMIGNOLO DI "PREDESTINATO"

IL PENSIERO PER IL PADRE CHE NON C'È PIÙ, PER GLI AMICI JULES BIANCHI E ANTHOINE HUBERT. LA COMMOZIONE INCONTROLLABILE A DUE GIRI DALLA CONCLUSIONE E LA GIOIA MAI VISTA IN PRECEDENZA DA PARTE DELL'"ALTRO" PRINCIPE DI MONACO

L'abbraccio dell'appartenenza stavolta non si scioglie nella solita sofferenza delle occasioni perdute. Stavolta no, stavolta sulla pista di casa c'è un fiume di lacrime di gioia, per una vittoria che vale più dei 25 punti nel tabellone del Mondiale di Formula Uno. Stavolta a Monte Carlo il piccolo scoglio della passione ha arginato il mare delle avversità; stavolta Charles finalmente può regalare e regalarsi il sogno che si fa realtà. Il sogno di un bambino che sulle strade di casa assisteva all'epopea ferrarista di Michael Schumacher. E all'ultimo trionfo di un italiano, Jarno Trulli nel 2004. Sognava e pensava di poter essere lì un giorno al posto di quei campioni. Lui, un ragazzo che monegasco lo è davvero, che non è venuto qui per sfuggire alle tasse del suo Paese, per tenersi in cassaforte qualche soldo in più pur avendone tantissimi. Charles Leclerc è un principe non per appartenenza, certi quarti di nobiltà si conquistano entrando nei cuori e nei batticuori di quelli che ti hanno visto crescere e che sanno crederci in una cosa come questa. Fin dal primo Gran Premio di Leclerc, fra la curva Sainte-Dévote e la Rascasse, qui sui terrazzi è apparsa una scritta che dice tutto: *«Daghe Charles!»*, non in francese o in italiano, in dialetto monegasco.

LA COMMOZIONE DEL PRINCIPE ALBERTO

Ma troppe volte negli occhi alla fine c'era stata solo fiera tristezza, c'era lo sguardo perso nel vuoto tra il parco chiuso e l'area della premiazione dove faceva troppo male guardar gioire gli altri. Stavolta no, stavolta piangono tutti, sotto il podio e anche sopra. Dietro di lui si commuove il principe Alberto. Piange e canta pure l'inno italiano, sorpassando in curva l'aplomb del protocollo.

E non abbandona il podio, come in tutte le altre occasioni, prima che comincino a spruzzare spumante addosso a tutti. Stavolta apre una magnum anche lui, spruzza e si lascia spruzzare. E per un attimo si teme che qualcuno offra da bere anche al presidente della Federazione, Mohammed Ben Sulayem, astemio per dettame religioso. O, peggio ancora, che in piena euforia contagiosa possa finire con il bere anche lui. E sai che casino sarebbe stato!

Il principe Alberto è stato uno sportivo, in ga-

UNA FESTA CHE SIGNIFICA MOLTO PER LA F.1
Carlos Sainz spruzza spumante sull'amico e compagno di squadra Charles Leclerc sotto gli occhi del principe Alberto. La festa del Gp di Monaco è appena entrata nel suo rito più atteso: la premiazione dell'idolo locale che corona il suo sogno di vincere sulle strade amiche

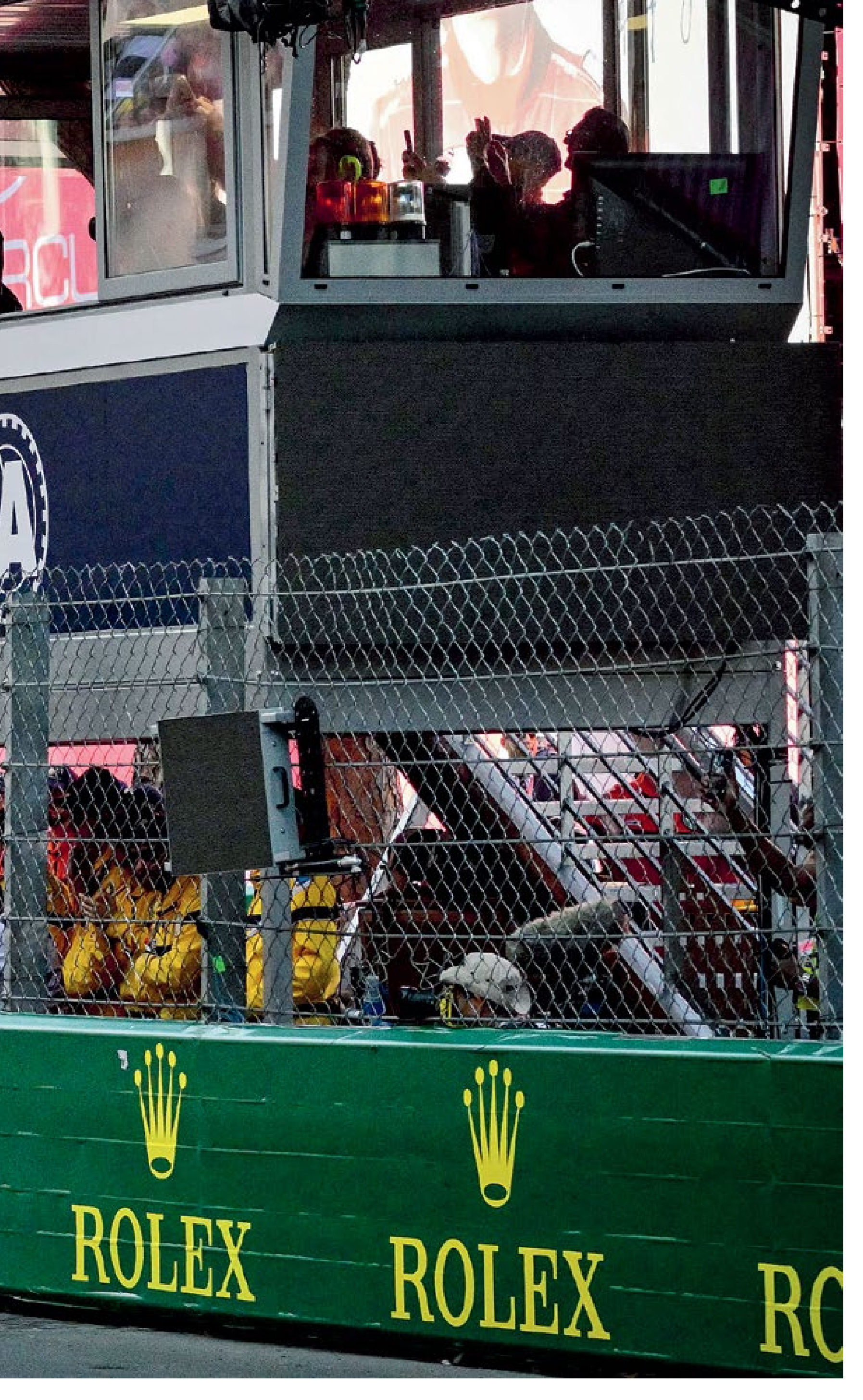

PIRELLI
GENESYS
Ray-Ban
VGW
PLAY
Santander
CARLOS
SAINZ
FERRARI
PASSION AND ACHIEVEMENT



ra alle Olimpiadi invernali con il bob. E in auto con il campione ci è salito tantissime volte, anche per un film girato dal grande regista Claudie Leuloch, un cortometraggio dal titolo "Le Grand Rendez-vous" (Il grande incontro). Lo ricorda lo stesso Leclerc: *«Abbiamo girato in una Monte Carlo assolutamente deserta su una Ferrari stradale, ancora prima dell'alba. Le strade erano state chiuse al traffico per noi e ho potuto spingere a fondo. Il principe ha girato con me con grande entusiasmo. Lo vedo spesso, a vari eventi pubblici e anche in privato, a volte ci troviamo per una partita a padel. Mi ha permesso dimettere la SF90 di Formula Uno, quella con cui ho vinto a Spa e a Monza nel 2019, nel Museo dell'Automobile di Fontvieille».*

LE LACRIME A DUE GIRI DALLA FINE

Charles queste cose le racconterà quando sarà già sera. In pista invece comincia a piangere due giri prima della bandiera a scacchi. Dopo confesserà che gli è passata una vita davanti, le persone più care, soprattutto quelle che non ci sono più, il padre Hervé, Jules Bianchi, il "fratello di sogni" Anthoine Hubert, scomparso durante una gara di Formula 2 a Spa nel 2019. Confida a tutti queste emozioni ed è bello farsi contaminare dalla gioia. La vittoria di Charles, nel Principato, è l'affermazione di un'identità, la rivincita di quel poco di popolo comunque benestante nei confronti di chi qui porta solo ricchezza ma non vero orgoglio. Uno come Charles per ora è sospeso a metà



zione. Cose che vengono prima anche dell'indubbio talento e perché le emozioni che riesce a regalarci rappresentano qualcosa che non nasce per volontà divina o perché insite nel destino. L'ex presidente ferrarista Luca Cordero di Montezemolo su questo aspetto è stato categorico già agli albori dell'era Leclerc: *«Lo sento chiamare "il Predestinato", ma penso che nella vita di predestinato non c'è proprio nessuno. Dirò di più: lo trovo anche un po' iettatorio»*.

E ORA BASTA CON "IL PREDESTINATO"

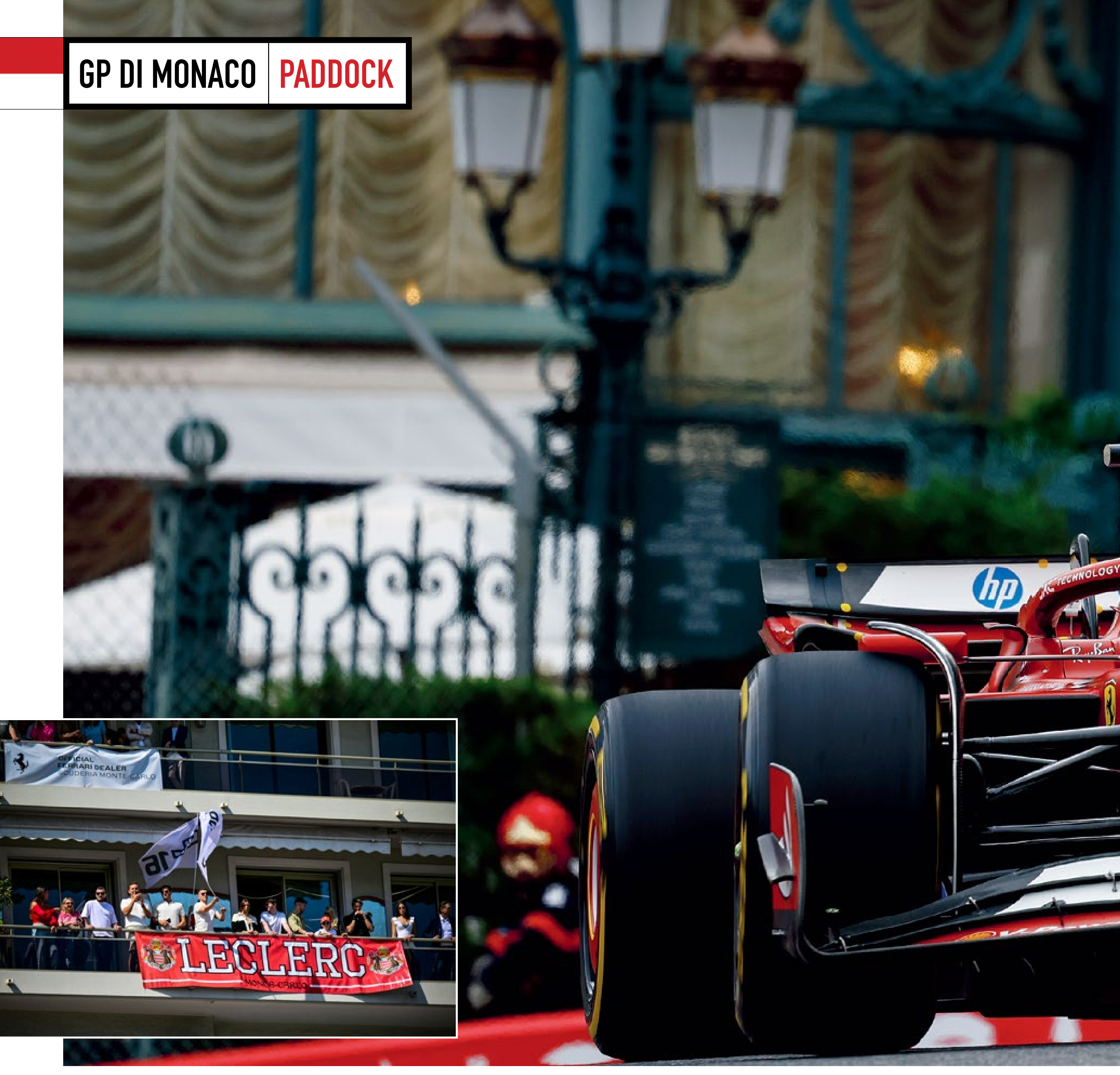
Domenica scorsa, finalmente, anche la narrazione televisiva si è arresa, e quel nomignolo è rimasto finalmente ai margini. Leclerc non vinceva da 686 giorni, dal Gran Premio d'Austria del 10 luglio 2022. Anche quello fu un trionfo da batticuore: a ogni curva l'inferno, con l'acceleratore bloccato negli ultimi giri che richiamava la suggestione della chiave inglese usata al posto del volante da Tazio Nuvolari nel 1946. Certo, nel frattempo c'è stato il dominio della Red Bull e soprattutto di Max Verstappen. Ma è anche vero che, con la stessa monoposto, Carlos Sainz due Gran Premi è riuscito a portarli a casa. E quel compagno di squadra, "licenziato" con un anno di anticipo per far posto al sette volte campione del mondo Lewis Hamilton, a Monte Carlo è alleato prezioso, fedele, convinto. Lavora per lui per tutto il Gran Premio e, dopo Charles, è il più felice per quel trionfo. Sa cosa vuol dire attendere la gioia, lui ha vinto dopo 150 Gran Premi, 2.227 giorni dopo il debutto. Al mattino, a poche ore dal via, Carlos si presenta all'ultimo briefing e dice chiaro e tondo «oggi lavoriamo tutti per Charles». E alla fine è il primo a inondare il compagno di spumante: *«Vittoria meritata, ha fatto un lavoro incredibile in questo week-end. Sono contento anche per la Ferrari. Io ho vissuto un brutto momento dopo la prima partenza, poi fortunatamente sono ripartito dalla terza casella. Il passo gara era buono ma superare qui è impossibile. Sono felice di essere sul podio»*. Nel box ferrarista cantano e ballano, soprattutto sulle note di "Sarà perché ti amo" dei Ricchi e Poveri. E quando si avvicina il centravanti della Juventus, Dusan Vlahovic, c'è chi abbassa il volume temendo che nelle casse sia stata diffusa la variante che gira negli stadi dei rivali dei bianconeri, quella che a un certo punto dice "e chi non salta è un gobbo juventino".

UN FINALE DI GARA CHE HA COMMOSSO TUTTI GLI APPASSIONATI
Vedere Leclerc vincere la gara che ha da sempre sognato di fare sua, si è rivelato un potentissimo reagente emotivo, in grado di commuovere gli appassionati

strada fra Gilles Villeneuve e Jean Alesi, due che il Mondiale non lo hanno mai vinto ma sono sempre nei cuori dei ferraristi. Uno così in certi momenti sembra il Valentino Rossi della Formula Uno, che su una Ferrari ci è salito ma non si è mai lasciato convincere fino in fondo perché sapeva di poter essere quel che era solo sulle due ruote. Non un mito, una leggenda già ancor prima di esserlo davvero. Ma proprio questo amore preventivo ha finito per contribuire a destabilizzarlo, a metterlo in crisi di fronte a un'attesa fin troppo oppressiva. Non un predestinato, né con la p minuscola né con l'enfasi della maiuscola della narrazione televisiva, perché Charles ha conquistato tutto passo dopo passo, con fatica, lavoro e applica-

IL PENSIERO PER CHI NON C'È PIÙ

Leclerc nel frattempo festeggia, ride e piange, piange e ride, abbraccia mamma e fidanzata, gli amici, il fratello Arthur. E ricorda la pietosa



bugia che raccontò al padre Hervé, poco prima che morisse. Gli disse di aver firmato per la Ferrari quando ancora non era accaduto. E Charles ha anche un altro padre da onorare, quello dell'amico Jules Bianchi, morto in ospedale a Nizza il 17 luglio 2015 dopo un tremendo schianto in pista in Giappone il 5 ottobre 2014. Jules e il padre di Jules, Philippe, proprietario del primo kartodromo dove si è fatto le ossa, avevano fatto tanto per lui. In quel periodo, Charles era già in Formula 3, stava per entrare nella Ferrari Driver Academy ed era già sotto la tutela di Nicolas Todt, il figlio di Jean, già capo della Scuderia Ferrari e allora presidente della Federazione internazionale. Un incontro fondamentale, già nel 2011, raccontato più volte dallo stesso manager, Nicolas Todt: *«Charles non aveva ancora compiuto 14 anni e correva in kart, con onore ma senza grandi mezzi economici. Mi è stato segnalato dalla famiglia Bianchi. Charles al tempo era un ragazzo molto promettente in pista ma faceva fatica a continuare, aveva bisogno di appoggi concreti, altrimenti tutto si sarebbe fermato, per sempre. Così ho avuto un incontro con lui e suo padre…»*. Charles di tutto questo non si dimentica, e ogni volta che può va al kartodromo dove tutto è cominciato a trovare il papà dell'amico. La giornalista inglese Natalie Pinkham ha diffuso sui social un retroscena di una vecchia intervista, quando esordì con un *«Jules, ah no scusa, Charles»*. E Charles sorrise: *«Non ti scusare, è il*



CHARLES ESCE MOLTO PIÙ FORTE DA QUESTO WEEKEND

Autostima, orgoglio vivificato e maggior fiducia nelle sue capacità e in quelle della Ferrari: sono tanti i motivi che vedono Leclerc uscire psicologicamente rafforzato dal glorioso fine settimana monegasco

complimento più bello che potessi farmi». Tutto ciò è in linea con la visita al vecchio padre, rimasto "orfano" del figlio.

QUELLA DOLCISSIMA TELEFONATA A PEREZ

Queste buone storie allietano i cuori di chi guarda e rendono più bello un mondo certe volte fin troppo legato al cinismo dei risultati e dei contratti milionari. E ci sono anche le parole di Sergio Checo Perez, sfortunatissimo protagonista suo malgrado di uno schianto al primo giro. Racconta di quando festeggiò il terzo posto nel Gran Premio di casa, a Città del Messico il 30 ottobre del 2022, e sotto al podio – tra parenti e amici – notò anche la presenza di Charles. Poco dopo gli arrivò una telefonata del ferrarista: *«Non sai quanto sono stato felice di vedere i tuoi genitori festeggiare così, mi sono venute le lacrime agli occhi, sarebbe piaciuto anche a me che mio padre mi vedesse»*.

E anche domenica le prime parole sono state per il padre che non c'è più, quello che accompagnava lui e poi anche il fratellino Arthur, di tre anni più piccolo, a guardare le monoposto sulle strade di casa. Si commuove ancora, perché questa vittoria vale molto più delle altre cinque e di tutte le altre che ci saranno dopo. Dovesse arrivare anche un Mondiale, questo trionfo non avrà comunque eguali a livello di sentimento, di emozioni e batticuore. Ed è qui che probabilmente anche gli ayatollah della Tribù degli Adoranti hanno capito che non



è più il caso di parlare di Predestinazione. Non lo era neanche prima, fosse anche solo per il rispetto dei sacrifici che ogni atleta deve fare per vincere. Nessuno è campione senza fatica, nessuno trionfa per investitura divina.

I PRIMI COMPLIMENTI DI LEWIS

C'è anche l'abbraccio con il futuro ingombrante compagno di box, Lewis Hamilton. Lo saluta con lo stesso sguardo di quel primo incontro nel retropalco della premiazione, quando il britannico aveva vinto grazie a un guasto a una centralina elettrica della Ferrari di Charles. Era il Mondiale del 2019, era la seconda sfida, quella che si correva in Bahrein, Leclerc aveva accumulato nove secondi di vantaggio quando al giro 46 era arrivato il black-out sulla monoposto dipinta di rosso: vittoria sfumata e terzo posto salvato per un pelo. Quando Hamilton, che a quel punto della carriera aveva già vinto cinque Mondiali e si avviava a fregiarsi del sesto, lo aveva visto arrivare nella sala dei preparativi del podio, era bastato uno sguardo a far da investitura, al pari della mano sinistra che era stata alzata al momento del sorpasso, quasi a scusarsi per il fatto di andare a prendersi una vittoria che senza quel guasto sarebbe stata di Charles. Uno sguardo e un abbraccio al nuovo arrivato, seguito dalle parole delle interviste ufficiali (*«Questo ragazzo ha tante vittorie nel suo futuro»*) e da quelle più dirette prima della consegna dei trofei: *«Hai fatto un gran lavoro questo week-end. Sei stato incre-*

E ADESSO C'È L'INGRESSO IN ACQUE SCONOSCIUTE

Il rituale tuffo in acqua per Leclerc al seguito di Vasseur rappresenta simbolicamente un salto di qualità per il pilota e la stessa Ferrari. I quali in questo momento rendono le classifiche generali più corte e il mondiale assai più aperto...



dibile». Leclerc sembrava quasi timoroso, imbarazzato ed era riuscito a opporre una timida replica, a bassa voce: *«Sì, a parte il "problema"»*. Era arrivata una pacca sulla spalla accompagnata da frasi dal valore più elevato di un trofeo: *«Hai un futuro lunghissimo davanti a te, so che questo momento è duro ma hai ancora tanta strada da fare»*.

Dopo non tutto è andato liscio, ci sono state pressioni supplementari e impreviste. E la monoposto non sempre è stata all'altezza. Ma nelle ultime stagioni di digiuno ci sono stati i due trionfi del compagno di squadra a creare gioia sincera e anche un po' di tensione interiore. C'è stato anche l'annuncio dell'arrivo di un pluricampione nell'altra metà del cielo ferrarista. E il tempo che trascorreva inesorabile senza più vittorie aveva fatto il resto. Se avesse fallito anche ieri avremmo dovuto sceneggiare un film dal titolo "salvate il soldato Charles". Adesso, con questa vittoria in bacheca e soprattutto nel cuore, resta solo da chiedere che venga lasciato in pace. Charles sa dipingere poesia in pista e la sofferenza lo ha temprato. Comunque vada, sarà un ferrarista da amare e applaudire. Non un Predestinato, non lo è mai stato e se vincerà sarà per il grande lavoro che è capace di offrire alla sua scuderia, che lo ha festeggiato come mai era accaduto negli ultimi anni. E quel ritornello "sarà perché ti amo" che riecheggiava nei box non è stato scelto per caso. È un vero inno alla gioia più genuina. ●



MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

CHARLES LECLERC

Tutto perfetto, dall'inizio alla fine. A dimostrare una cosa semplice e importante: quando Charles viene messo in condizione di vincere, vince. Anche se l'idea di farlo a casa gli mette il magone e ansia da anni. Però stavolta sa andare oltre, vivendo un fine settimana in cui non ce ne è per nessuno. Sembra l'anno delle crescite interiori, questo. Nel giro di tre gare, Norris sfata l'incantesimo con la vittoria e la Belva dagli Occhi Tristi rimuove il sortilegio di Montecarlo. Entrambi si candidano a inseguire in modo entusiasmante un Verstappen apparso improvvisamente passivo, a causa di una Red Bull spuntata. Evviva.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

OSCAR PIASTRI

Dopo le bellissime sorprese dello scorso anno, il baby prodigio Piastri vive la prima parte della seconda stagione in modo nervosamente ancillare in McLaren, rispetto a Norris. Ma poi dalle qualifiche di Imola (impeding a parte) torna tosto e macina prestazioni e risultati da faville. Il secondo posto in prova a Monaco per un post-rookie come lui è una meraviglia e la gara pure. La verità? Oscar Piastri è un pilota sensazionale. E, in prospettiva, forse può fare di più di Norris. Con una MCL38 nessun traguardo appare precluso, visto che sta svettando spesso e in varie conformazioni di tracciato, a parte i più veloci.

MIGLIOR FILM

McLAREN

La livrea ispirata a Senna è un gran colpo, per la squadra. Mediatico, di cuore e per simpatia. La competitività della monoposto, poi, è strepitosa. Il fatto è che per la terza gara consecutiva la MCL38 va meglio, nettamente meglio, della Red Bull RB20 e questo fino a un mesetto e mezzo fa non lo avrebbe previsto neanche il Mago di Napoli. Adesso viene il bello, perché un mondiale lunghissimo come questo si apre sempre di più a qualsiasi svolta al vertice, anche se Max e la RBR presto reagiranno in modo forte quanto concreto. Però la buona Stella (di nome Andrea) ora vede brillare la McLaren.





MIGLIOR REGIA

FERRARI

Una sola domanda: quanto del trionfo monegasco spetta a Leclerc e quanto alla Ferrari? La domanda insidiosa ammette una sola risposta onesta: l'uno s'è rivelato fondamentale per l'altra e viceversa. Quindi, felici tutti. Il punto è un altro: quanto la prestazionalità e la competitività della monoposto evoluta (a proposito, il pacchetto ha funzionato molto meglio a Montecarlo che a Imola, allora tanto valeva portarlo a Miami, no?) è esportabile anche su altri circuiti, ben diversi dal toboga monegasco? La domanda sta in piedi e in questo momento è una delle chiavi future del mondiale. Che adesso prende tutta un'altra piega.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

LANDO NORRIS

A giudicare dall'ordine d'arrivo, Lando potrebbe sembrare il meno contento nei due top team McLaren e Ferrari, invece, a ben guardare a oggi è il più efficace in termine di punti degli ultimi tre Gran Premi. Continuando così ci sono tutti i presupposti per vivere a ogni gara una possibile sorpresa, perché a questo punto la scala dei valori non ha più una gerarchia granitica e cristallizata. Anzi, sembra invece di muoversi all'interno di un rutilante flipper quasi impazzito. In grado di accendere all'improvviso possibilità inattese e di spegnere contemporaneamente supremazie ritenute inscalfibili Meno male. Sembra un sogno.



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

YUKI TSUNODA

Generoso, efficace e ancora una volta esente da errori. I tre punti presi dal giapponesino valgono barche colme d'oro, perché sono l'ulteriore conferma del buonissimo lavoro fatto a Faenza e anche della crescita del pupillo Honda. Piuttosto, a mettere malinconia una volta di più, è l'agonizzante gara di Ricciardo, surclassato in tutto il weekend dal compagno di squadra. C'è chi dice che Monaco - dove aveva vissuto giorni gloriosi, peraltro ancora recenti -, fosse per lui una specie di ultima spiaggia, prima dell'ingresso della riserva di lusso Lawson. Vedremo. Intanto il team ha il suo capitano coraggioso: Yuki Tsunoda.

LA STATUETTA SPEZZATA

KEVIN MAGNUSSEN

Gara dopo gara comincia ad essere lecito chiedersi cosa stia passando per la testa al danese, che da pilota più duro del mondiale si trasforma d'amblé nel più falloso e sterilmente inapprocciabile in pista. Ormai quando in un duello c'è di mezzo lui, ci si ritrova nella possibile anticamera di un demolition derby e questo non è accattabile. Deve darsi una calmata, altroché, come capitò con Grosjean, a suo tempo. Anche perché la sua alzata d'ingegno toglie di mezzo con un sol colpo di bacchetta entrambe le Haas, peraltro nel fine settimana più catastrofico per la squadra, con le vetture irregolari in qualifica. Essù.

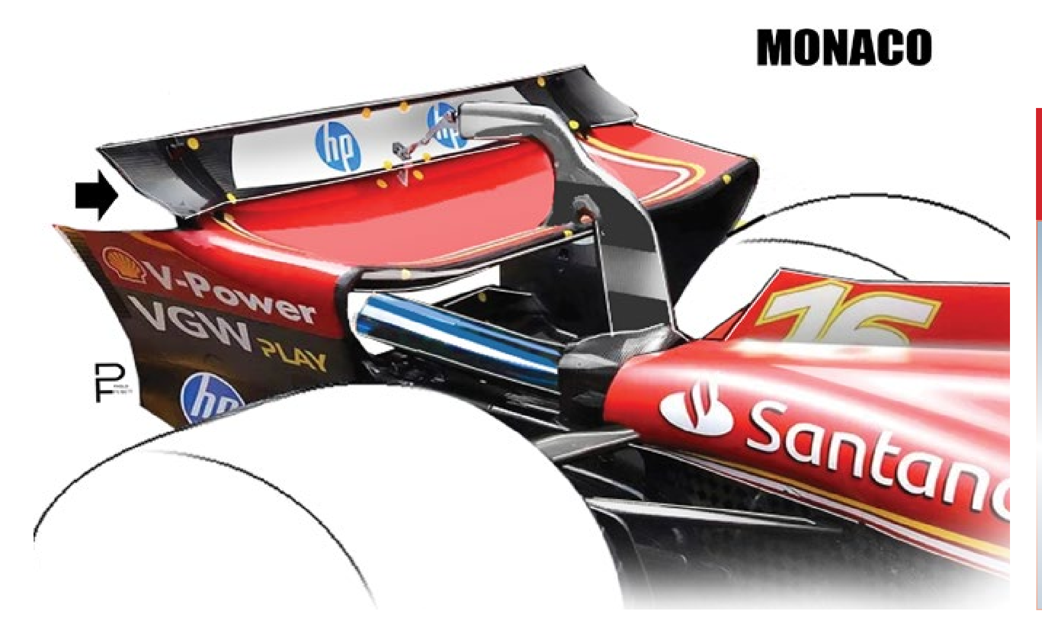
I VOTI DEL GRAN PREMIO

TEAM		PILOTI
FERRARI	10	LECLERC
McLAREN	9	PIASTRI
MERCEDES	8	NORRIS, SAINZ, TSUNODA, RUSSELL
RACING BULLS, WILLIAMS, ALPINE	7	ALBON, HAMILTON, VERSTAPPEN, GASLY
RED BULL, ASTON MARTIN	5	STROLL, BOTTAS, RICCIARDO, ALONSO
SAUBER	4	SARGEANT, ZHOU
HAAS	3	
	2	OCON, MAGNUSSEN
	NC	HULKENBERG, PEREZ

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	STROLL
PILOTA MENO COMBATTIVO	ZHOU
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	PEREZ
PILOTA MENO SFORTUNATO	SAINZ
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	FERRARI
SCUDERIA MENO EFFICACE	SAUBER
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	ALPINE
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RED BULL



PAOLO FILISETTI



NUOVA ALA POSTERIORE SF-24

A MONACO, COME PER TUTTI I TEAM, ANCHE LA FERRARI HA ADOTTATO UNA CONFIGURAZIONE DA MASSIMO CARICO. SPECIFICAMENTE È STATA INTRODOTTA UN'INEDITA ALA POSTERIORE CARATTERIZZATA DAL FLAP CON LE ESTREMITÀ A SPIGOLO VIVO, NON ARROTONDATE, PER INCREMENTARNE LA SUPERFICIE MASSIMA, IN MODO TALE DA GENERARE UN CARICO PIÙ ELEVATO.

LA FERRARI SI ADATTA ALLA GRANDE AL CIRCUITO SALITTO

ECCO COME LA SF-24 HA SORPRESO TUTTI, SCHIZZANDO AL TOP DELLE PRESTAZIONI SUL PRINCIPATO DOPO LA GRANDE EVOLUZIONE PRE-IMOLA E LE MODIFICHE SUCCESSIVE

Dopo la pole position di Sabato, non del tutto scontata quantomeno nel Q1 e nel Q2 rispetto a quanto avevano mostrato le sessioni di prove libere, mancava solo la vittoria per completare un fine settimana perfetto per Leclerc e la Ferrari nel suo complesso. In qualifica, il feeling con la sua vettura Charles lo ha recuperato proprio nel Q3 dopo che alcune minime modifiche di assetto dopo la FP3 non avevano permesso di confermare quanto visto in FP2 e FP3, di fatto trovando meno fiducia nell'inserimento dell'avantreno della SF-24, cruciale per fare il tempo a Monaco. Ma alla fine era bastato un lieve incremento del carico al avantreno per far ritrovare sia a Leclerc sia a Sainz di ritrovare seppur non le precise sensazioni delle libere, almeno la fiducia per spingere comunque a fondo nei due tentativi nella sessione decisiva per la pole. E' corretto considerare il diverso livello di grip soprattutto all'avantreno, che ha caratterizzato le varie monoposto la discriminante di questo fine settimana soprattutto nel confronto con la Red Bull. La RB 20, infatti, ha faticato sin da Venerdì nelle prime due sessioni di prove libere, riuscendo solo sabato mattina in FP3 a trovare un valido compromesso a livello di equilibrio dinamico. Il gap prestazionale tra la RB20 e la SF-24, era parso tutto a favore delle rosse, con il solo talento di Verstappen in grado di colmare, seppur non totalmente le lacune della sua vettura a livello di bilanciamento. E' interessante notare che i tecnici Red Bull, avessero lavorato molto sugli angoli caratteristici della sospensione anteriore, ma altrettato sulle altezze da

terra nell'ottica specifica di ridurre l'accentuato sottosterzo che a Monaco rappresenta un forte elemento di limitazione della performance, considerato il particolare layout del tracciato. La sesta posizione in griglia conquistata dall'olandese e la diciottesima di Perez, (prima che le Haas, squalificate per irregolarità al volume del DRS aperto lo facessero avanzare in sedicesima) rappresentavano la prova tangibile, di un fine settimana complesso per il team di Milton Keynes, che ricordava il week end di Singapore del 2023. In quell'occasione fu chiaro quanto le sconnessioni dell'asfalto di Marina Bay avessero messo in crisi l'equilibrio della RB19, dando a tutti gli effetti il via libera per l'unica vittoria non Red Bull lo scorso anno, ottenuta dalla Ferrari con Sainz. In sostanza, come lo stesso Verstappen già Venerdì ha dichiarato, i problemi della RB20 a Monaco, non potevano essere risolti con un ribaltamento completo dei parametri di assetto della monoposto. Il progetto della RB20 è a tutti gli effetti un complesso capolavoro di interazione tra la componente dinamica (leggi sospensioni) e quella aerodinamica che qui a Monaco a differenza della Ferrari, ha avuto riferimenti alquanto labili. In sostanza mentre la Ferrari ha mostrato una precisa correlazione tra la baseline di assetto tracciata al simulatore e la realtà, così non è stato per la RB20. In ottica gara, Leclerc ha avuto per tutta la gara come rivale più temibile Piastri con la McLaren, progressivamente migliorata dal Venerdì, forse grazie alle sue caratteristiche dinamiche che in parte la differenziano dalla RB20. Interessante rilevare che prudenzialmente il propulsore di Leclerc era stato sostituito a conclusione della FP3, per la segnalazione anomala di un sensore della temperatura dell'olio, di fatto montando nuovamente la PU di Miami al posto di quella utilizzata a Imola. In gara, la configurazione delle griglie di smaltimento calore era stata incrementata con la presenza di ben quattro feritoie alla base del cofano motore, per mantenere sotto controllo le temperature della Power Unit- In partica, si potrebbe dire che con una cura di ogni minimo dettaglio, il team di Maranello avesse rimosso ogni possibile ostacolo al ritorno di Leclerc alla vittoria. Altrettanto palese la perfetta gestione del muretto e da parte dei piloti degli pneumatici, adottando un passo gara che, dopo la ripartenza, potesse permettere di percorrere l'intera lunghezza di gara senza ulteriori soste. Ferrari e McLaren, si sono dimostrate, nel fine settimana più nero a livello di competitività della Red Bull, due rivali estremamente solide al team di Milton Keynes. La RB20, pur se resta indiscutibilmente la monoposto di riferimento, si sta dimostrando, come dicono in Inghilterra, "peaky". Ovvero estremamente competitiva, ma non facilmente adattabile ad ogni tracciato. Monaco è stata l'ottava gara di un campionato lungo ventiquattro appuntamenti, che ora, appare decisamente più aperto e in grado di riservare ulteriori sorprese legate ai prossimi aggiornamenti delle vetture. In pratica, non sembra errato considerare Red Bull, McLaren e Ferrari, una sorta di tridente, dove il gap tra la prima e la terza possa essere quantificato in poco più di un decimo di secondo. ●



GRIGLIE SMALTIMENTO CALORE SF-24

IN GARA ENTRAMBE LE SF-24, ERANO CARATTERIZZATE DA UN INCREMENTO DELLE GRIGLIE DI SMALTIMENTO DEL CALORE, DI FATTO RAPPRESENTATE DALLA PRESENZA DI QUATTRO FERITOIE. TALE SOLUZIONE DECISAMENTE NON È OTTIMALE A LIVELLO DI EFFICIENZA AERODINAMICA, MA CIÒ COSTITUISCE UN FATTORE DECISAMENTE MARGINALE SUL TORTUOSO TRACCIATO DEL PRINCIPATO.



ADESSO VERSTAPPEN HA SENTITO IL COLPO

MAX NON HA COLPA, SIA CHIARO, MA IL SUO SESTO POSTO È DOVUTO A UNA RED BULL CHE DA TRE GARE A QUESTA PARTE NON RAPPRESENTA LO STATO DELL'ARTE, COME PRIMA. E IL MONDIALE SI RIANIMA...

MATTEO NOVEMBRINI

Qualche anno fa, quando la Mercedes rappresentava ancora lo stato dell'arte della Formula 1, Lewis Hamilton in un Gp a Monaco si aprì in radio e disse: *«Abbiamo perso la battaglia, ma la guerra è ancora lunga»*. Max Verstappen questo non lo ha detto, e forse lì per lì non lo ha nemmeno pensato, preso com'era a sottolineare quanto fosse noiosa, per lui, una gara a Monaco spesa tutta negli scarichi della W15 di Russell. Ogni tanto succede anche ai più forti, l'importante è avere la pazienza di girare pagina.

NESSUNO È PERFETTO

Max Verstappen lo farà, tra una congratulazione a Leclerc e la consapevolezza che alla sua do-

MAX SFODERA QUELLA FACCIA UN PO' COSÌ VISTO IL MOMENTO NO
Con una Red Bull che a Monaco non si è rivelata fortissima ed efficace come recitava il suo standard, fino a tre Gp fa, Max ha sfoggiato espressioni non proprio entusiastiche...





menica, dopo l'errore a Saint Devote nel secondo tentativo del Q3, ci sarebbe stato ben poco da chiedere. Tutto o quasi è finito lì, in quell'errore in qualifica alla prima curva del tracciato monegasco, uno sbaglio che lo ha condannato ad una gara di rimessa, ravvivata nemmeno dal pit-stop al giro 52, buono solo per qualche sparata sul giro veloce (un testa a testa con Hamilton), ma niente che spostasse i bilanci finali del fine settimana. L'errore c'è stato, ma nel complesso il pilota ha poco da rimproverarsi, nella consapevolezza che i miracoli non possono accadere sempre, e che ogni tanto è anche umano sbagliare. Non c'eravamo più abituati con Max Verstappen, ma Montecarlo ci ha ricordato che anche lui, alla fine, fa parte di questo mondo.

IL MARGINE DI SICUREZZA NON C'È PIÙ

Ciò che non fa parte di questo mondo, piuttosto, è l'infallibilità. Ed infallibile non è lo è Verstappen ma soprattutto la Red Bull, con una macchina ancora sì riferimento per tutta la griglia di partenza, ma non più dominante come lo era la sorella maggiore, la RB19, passata alla leggenda come la vettura più vincente della storia (sia in termini percentuali che assoluti). Della RB19 l'attuale RB20 riprende lo stesso impianto di base, nel tentativo di risolvere le poche magagne che avevano dato fastidio alla vettura di Milton Keynes nella leggendaria stagione 2023: solo che rispetto ad un anno fa gli altri si sono avvicinati (o meglio: hanno capito molto dai propri errori, a livello progettuale) ed ora una debolezza dei campioni in carica è ben più evidente, perché il margine sulla concorrenza si è enormemente assottigliato. Per cui oggi, contrariamente a ieri, la Red Bull non riesce a sopperire ad una debolezza evidente della sua creatura.

A volerla mettere giù semplice, il male di questa RB20 è la fatica che fa ad assorbire le asperità dell'asfalto. Più è irregolare un tracciato, più questa monoposto fa fatica: ed a Monaco, dove i sobbalzi sono la regola, questa macchina perde buona parte della sua capacità di fare la differenza. Queste F.1 sono un sistema complesso di ingegneria, con una sintesi da trovare tra meccanica ed aerodinamica, senza dimenticare l'importanza che hanno le altezze da terra, a loro volta legate a meccanica e aerodinamica. La RB19 era una vettura concepita per girare bassa e rigida, tant'è che anche lei soffriva di più sugli asfalti irregolari, ma era talmente superiore alla concorrenza che anche sulle piste sulle quali era meno dominante riusciva a vincere. Sulla RB20 si è lavorato in questa direzione, ma i problemi non sono stati del tutto risolti e con la concorrenza sempre più vicina questa RB20 non riesce a replicare i numeri della vettura che l'ha preceduta. Il team ha lavorato a fondo nel corso del weekend, stavolta senza venire completamente a capo dei problemi come ad Imola, tant'è che Verstappen dopo le qualifiche diceva: *«Più che una F.1 questa vettura sembra un go kart. Nel secondo settore non possiamo aggredire i cordoli, perché la macchina non assorbe cordoli, dossi o cambi di pendenza»*. Monaco, dunque, esasperava le difficoltà di una vettura che se è costretta ad ammorbidire l'assetto sospensivo (e ad alzare il fondo) perde una buona fetta di competitività.

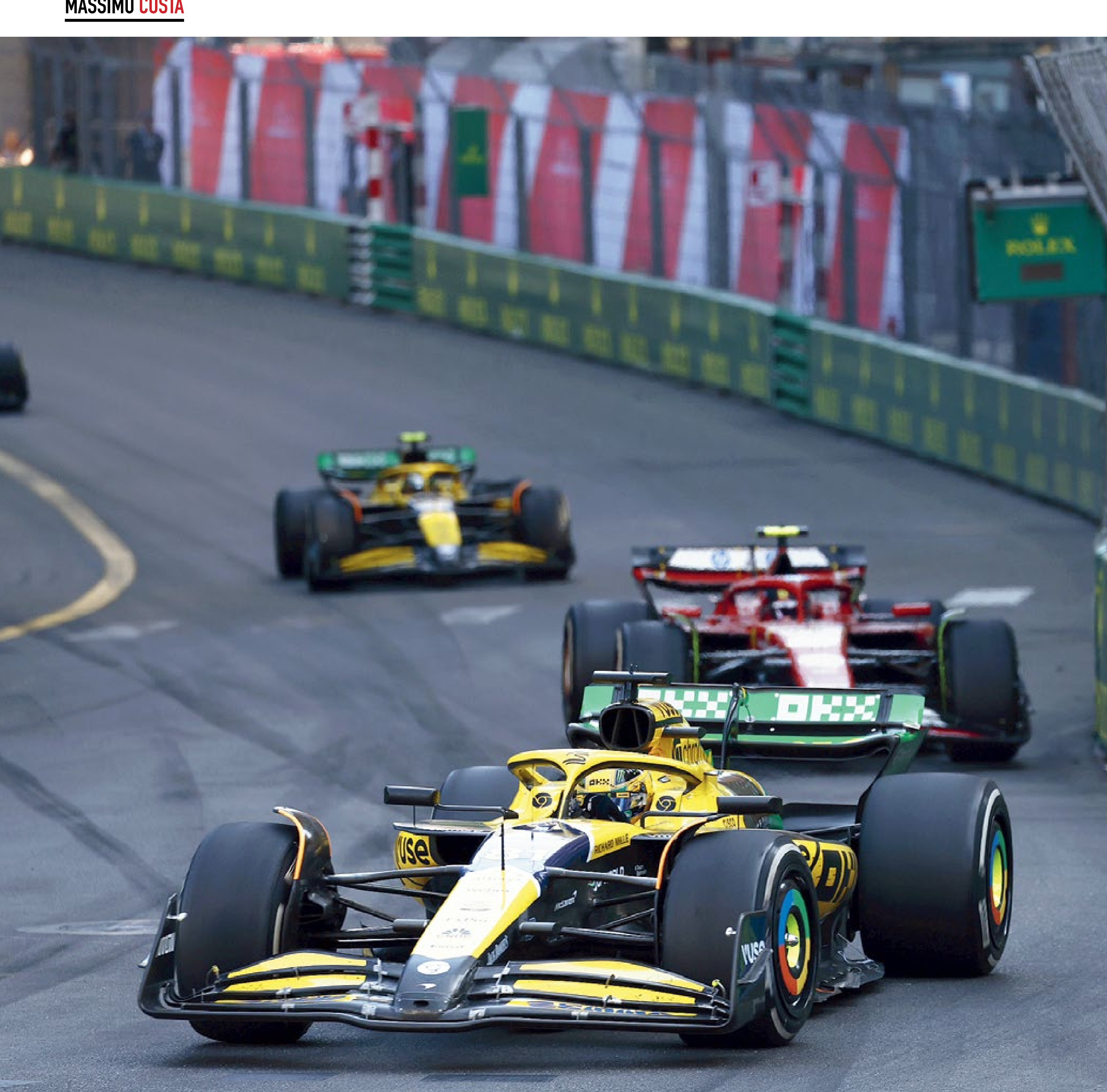
IN ATTESA DI PISTE MIGLIORI PER LA RB20

Queste caratteristiche sono figlie della vettura del 2023, a sua volta evoluzione della RB18 del 2022. Ora che gli avversari sono più vicini la Red Bull non è più in grado di vincere se non è al massimo della condizione, e già questo è un traguardo importante per Ferrari e McLaren, le quali hanno fatto un passo in avanti enorme da questo punto di vista. Adesso non è il momento di guardare le classifiche, per nessuno: la palla passa ai futuri sviluppi ed al ritorno su piste più "tradizionali", dove la Red Bull, nella persona di Helmut Marko, è convinta di tornare davanti. Montréal, sempre per il discorso dei cordoli, qualche grattacapo dal punto di vista meccanico potrebbe darlo, ma di certo lasciarsi alle spalle Monaco sarà un sollievo per i campioni del mondo in carica: con un 6° posto ed un ritiro, quello di Montecarlo 2024 è stato il peggior risultato del ciclo tecnico inaugurato nel 2022 per il team di Milton Keynes, secondo solo al doppio ritiro di Sakhir 2022. Abbastanza per far capire quanto sia stato negativo il fine settimana in Costa Azzurra. ●

McLAREN ADESSO FA PAURA E HA MIRE ASSAI AMBIZIOSE

IL SECONDO POSTO OTTENUTO GRAZIE A PIASTRI E IL QUARTO CON NORRIS RAFFORZANO LO STATO DI GRAZIA DELLA SQUADRA, NOBILITATA DAI COLORI SENNIANI. E ORA LA RED BULL DEVE STARE ATTENTA

MASSIMO COSTA



PUNTI PREZIOSI E UNA PRESENZA COSTANTE AL TOP

Le McLaren di Piastri e Norris tengono la Ferrari di Sainz a sandwich in un Gp di Monaco in cui hanno portato molto fieno in cascina, all'interno di una striscia positiva che lascia ben presagire per il prosieguo del mondiale



Fanno sul serio, ormai è chiaro. Dimentichiamoci le prestazioni di alto livello occasionali che contraddistinguevano la McLaren degli ultimi anni. Un podio qui e là di tanto in tanto, qualche exploit in qualifica e poco altro. La MCL38, con gli ultimi aggiornamenti messi in atto, ha compiuto un salto in avanti pesantissimo e da quattro Gran Premi consecutivi, una McLaren taglia il traguardo, minimo, in seconda posizione. A cui si aggiunge la vittoria a Miami con Lando Norris. Che a Shanghai aveva concluso secondo come a Imola, mentre a Monte Carlo ci ha pensato Oscar Piastri a prendere la medaglia d'argento. Un fiume in piena questa McLaren, tanto che Norris è salito al terzo posto nella classifica iridata con 113 punti, cinque in più di Carlos Sainz, venticinque in meno di Charles Leclerc che lo precede. E poi, c'è la qualifica dove la McLaren è ormai presenza fissa nelle prime due file. E attenzione a Piastri, perché per la seconda volta consecutiva, Imola e Monte Carlo, ha colto il secondo tempo battendo il quotato compagno di squadra Norris. Qualcosa vorrà pur dire. D'accordo, a Imola è stato penalizzato di tre posizioni per quella distrazione nel Q1 in cui ha rallentato Kevin Magnussen, ma poco conta, Piastri quel tempo nel Q3 lo aveva realizzato e gli era valsa la prima fila (poi cancellata e a trarne vantaggio era stato Norris) accanto a Max Verstappen. A Monaco, si è ripetuto e questa volta dalla prima fila ci è partito per davvero come già a Suzuka 2023. Per far capire ancora meglio la forza della McLaren, occorre leggere la classifica costruttori. Come la Ferrari e la Red Bull ha sempre conquistato punti, il minimo ottenuto è stato di 12 a Sakhir, la prima prova stagionale, il massimo due volte 30 punti a Imola e Monte Carlo. Tutto è in costante crescita a Woking: il lavoro del team principal Andrea Stella, l'intero reparto tecnico e soprattutto, i due piloti che di volta in volta stanno spostando sempre più in avanti l asticella esplorando territori mai conosciuti. E viene da sorridere se pensiamo quel che ha dovuto passare Piastri due estati fa, nel 2022, quando grazie all'abilità del suo manager Mark Webber (ex F1) ha lasciato l'Alpine tra mille polemiche e accuse da parte dei francesi, per entrare in McLaren. Mai come in questo caso di può parlare di "sliding doors". Guardate dov'è la McLaren oggi, ma anche l'anno scorso, e guardate il crollo costante della Alpine che avrebbe trascinato nei bassi fondi il talentuosissimo australiano. Complimenti a Webber, vien da dire, e a Zak Brown che ha fatto di tutto per strappare Piastri dalla Alpine. Perché senza di loro, oggi non saremmo qui a parlare di Oscar come della più grande promessa apparsa in F1 negli ultimi anni. La gara di Monte Carlo, come da sempre accade, ha vissuto di episodi. Quello che ha contraddistinto l'edizione 2024 si è verificato subito dopo la partenza quando il sempre più pericoloso Magnussen ha buttato contro le barriere Sergio Perez coinvolgendo nell'incidente Nico Hulkenberg. La bandiera rossa ha riportato tutti ai box e permesso alle squadre di azzardare una diversa strategia per quanto riguarda le gomme. I due piloti McLaren, come i due ferraristi, avevano iniziato il Gran Premio con le gomme medie, ma dopo la sosta sono usciti dai box con gli pneumatici hard, con l'intenzione di provare a non fermarsi più, di tirare dritto fino all'arrivo. Questo ha portato Piastri, sempre secondo alle spalle di Charles Leclerc, e Norris, sempre quarto dietro a Carlos Sainz, a impostare tutta la gara sulla gestione delle gomme. Come del resto hanno fatto i due piloti di Frederic Vasseur. Una corsa quasi da Endurance. Piastri ha tentato all'inizio, dopo il secondo via, di infastidire Leclerc, ma in realtà non ci ha mai provato seriamente, così come Norris non ha mai messo veramente nel mirino Sainz. Negli ultimi 7 giri, Piastri ha rallentato piuttosto vistosamente, ma è stato bravo a non farsi sorprendere dallo spagnolo. *«Ho avuto un paio di occasioni per attaccare Leclerc, ma non avevo una macchina abbastanza piccola per infilarmi negli spazi lasciati liberi»*, ha commentato ironicamente Piastri. Che al primo via in un leggerissimo contatto mentre aveva resistito a un attacco di Sainz, aveva provocato una foratura allo spagnolo che aveva aperto la via per il terzo posto a Norris. Ma la bandiera rossa, ha permesso di recuperare la Ferrari di Sainz e ricollocarla terza in griglia per la seconda partenza: *«È stato un peccato»*, ha detto Norris, *«ma questo è. L'importante è aver preso tanti punti per il team. In gara non potevo fare di più, ma questa e Monaco»*. Andrea Stella ha voluto fare i complimenti al suo ex team Ferrari: *«Sono stati veloci per tutto il fine settimana e hanno meritato la vittoria. Per noi, complimenti a tutta la squadra per aver fornito una macchina veloce, e al team in pista, per essere sempre in palla, gestendo alcuni momenti operativi intensi questo fine settimana: dall'eliminazione dei detriti dalla vettura di Lando durante le qualifiche, alla difficile situazione con la bandiera rossa in gara. È un risultato importante quello ottenuto a Monaco, con Oscar che ha segnato un podio impressionante e Lando ottimo quarto. Monte Carlo non è un tracciato adatto alla nostra macchina ed è la prova che possiamo essere dei contendenti regolari per il podio in tutte le gare»*.



PER MERCEDES STERILI PUNTICINI DI CONSOLAZIONE

IL QUINTO POSTO DI RUSSELL E IL SETTIMO DI HAMILTON RAPPRESENTANO LA CONFERMA CHE LA W15 NON È IN GRADO DI RECUPERARE IL TANTO TERRENO CHE LA VEDE DISTANTE DALLE RIVALI PIÙ FORTI

MATTEO NOVEMBRINI

Un anno fa, proprio a Monaco, debuttò la W14 versione "B", quella che cambiava i piani di sviluppo e che apriva, si diceva, un'altra strada tecnica. Un anno dopo sappiamo che la rivoluzione non c'è stata, almeno in termini di risultati, tant'è che oggi la Mercedes è messa, complessivamente, pure peggio di un anno fa. Ed il 5° e 7° posto di quest'anno, a Monaco, passano in sordina, perché non sono i risultati ciò che cerca la casa della Stella, almeno nell'immediato.

TEST INSOLITI

Per dire come sia messa da un punto di vista tecnico la Mercedes in questo momento, basti pensare che in Costa Azzurra il team anglo-te-



RUSSELL BUON QUINTO MA WOLFF PRETENDE BEN ALTRO DAI SUOI

George Russell, sopra, è stato protagonista di un weekend perfetto, ma non è lui il problema. Con questa W15 in realtà ha ottenuto il massimo, tuttavia la Mercedes s'è abituata a ben altro, nei suoi anni migliori... Quanto a Lewis Hamilton, a destra, per lui un settimo posto senza infamia e senza lode

desco si è presentato con un'ala anteriore nuova, in un solo esemplare, che ha deciso di utilizzare anche in qualifica ed in gara sulla vettura di Russell. Le prove comparative sono iniziate sin dalla prima sessione di libere: George ha girato con la nuova ala ed Hamilton con quella vecchia, entrambi chiamati alla ricerca di dati utili per gli ingegneri. I "test" sono proseguiti anche al sabato, e con Russell si è deciso di proseguire con la nuova ala anche per qualifica e gara, una decisione non priva di rischi: questo perché essendo in esemplare unico quell'ala non aveva ricambi, ed in caso di danno (con conseguente montaggio di un'ala di specifica differente), la squadra avrebbe violato il regime di parco chiuso, con esclusione dalle qualifiche del sabato. Un rischio che ha pagato, perché George ha condotto in porto una delle migliori qualifiche dell'anno ed in gara non ha fatto altro che confermare la posizione di partenza, proprio come Hamilton.

COSA CERCA LA NUOVA ALA

La Mercedes W15 il giorno della presentazione aveva colpito per alcune soluzioni interessanti, non ultima proprio l'alettone anteriore, originale nel flap superiore. L'interesse verso questa soluzione era stato elevato da parte di tutti i team rivali, con alcuni addirittura convinti della non conformità al regolamento. Certe accuse poi si sono spente con il passare delle settimane, a maggior ragione dopo che la W15 si è dimostrata non all'altezza delle prime della classe. Dopo 8 Gp, le prove di Monaco sembrano chiarire che anche a Brackley sono intenzionati ad accantonarla in nome di un'ala più tradizionale, appunto quella montata da Russell. La nuova versione non dà enormi vantaggi o guadagni in termini puramente cronometrici, ma è parsa offrire più confidenza al pilota, un fattore importante in generale e soprattutto a Monaco. Nel difficile equilibrio che questa macchina non riesce a raggiungere tra anteriore e posteriore, un anteriore più solido è certamente un punto di partenza.

LA GARA: LUNGA PROCESSIONE

Di Montecarlo in chiave Mercedes c'è poco da dire se non dell'ala anteriore, perché per il resto la domenica è stata una noiosa processione senza grosse aspettative. La W15 è stata meno lontana rispetto ad altre volte sul giro secco, ma l'esito della qualifica aveva in qualche modo già chiarito le ambizioni della domenica: confermare le posizioni di partenza. Tutto ciò a maggior ragione dopo la bandiera rossa per le Haas e Pereez, incidente che ha tolto pure la variabile della strategia. Costretto a montare la media, Russell, il primo dopo le due Ferrari e le due McLaren, ha fatto un'andatura tutta sua, passeggiando lungo i 78 giri di gara. Dietro di lui, una volta avuta la "finestra" per la sosta, Verstappen ed Hamilton si sono sfidati per il giro veloce, un contentino in una domenica priva di veri spunti agonistici.

RUSSELL: BUON RITMO SUL FINALE

Parla Russell: *«Finora è stata la migliore gara della nostra stagione. Avevamo un buon ritmo e siamo riusciti a dimostrarlo verso la fine della gara, nonostante montassimo gomme medie vecchie di 70 giri. Alla fine stavamo chiudendo tra i primi quattro e abbiamo finito solo una manciata di secondi dalla P1. Ci sono molti aspetti positivi da trarre dal fine settimana nel suo insieme. Abbiamo trascorso molto tempo al mattino della gara esaminando tutte le opzioni strategiche. Quando ci siamo schierati in griglia e tutti davanti montavano la mescola media, ero molto felice. Sembrava ancora meglio quando Carlos* (Sainz) *si è fermato nel primo giro. La bandiera rossa però è venuta fuori e ci ha reso la vita più difficile! Ho trascorso i primi 30 giri rilassandomi e alla fine sono riuscito a mantenere le gomme in una buona posizione e ad arrivare alla fine. Max* (Verstappen) *mi ha messo un po' sotto pressione alla fine, ma era tutto abbastanza sotto controllo».*

HAMILTON: ATTESA PER ALTRI AGGIORNAMENTI

Parla Hamilton: *«Ci sono stati molti segnali incoraggianti dalle nostre prestazioni questo fine settimana. Il team ha lavorato duramente per apportare aggiornamenti alla vettura e ne avremo altri nelle prossime gare. Abbiamo fatto un passo avanti con la macchina e, se continueremo a farne qualche altro, speriamo di poterci mettere in lotta con le tre squadre davanti a noi. La gara di oggi non è stata movimentata. Tutti stavano gestendo il nostro ritmo dopo la bandiera rossa e alla fine, qualunque fosse la gomma che montavi, potevi arrivare alla fine. Ciò ci ha tolto la possibilità di fare progressi, il che è stato frustrante. Non vedo l'ora di andare in Canada e vedere cosa possiamo fare».* ●



THAILANDIA IN POLE

L'IDEA È QUELLA DI FAR DISPUTARE UN GP NEL 2027 O AL PIÙ TARDI UN ANNO DOPO. RESTA DA DECIDERE LA PISTA...

MATTEO NOVEMBRINI

Non solo mare, spiagge tropicali e opulenti palazzi, ma anche Formula 1. Potrebbe essere questo il futuro della Thailandia, meta ambita da una buona parte di turismo mondiale, ma candidata anche ad ospitare un Gran Premio nei prossimi anni. Non è sfuggita, nel paddock di Imola, la presenza di Srettha Thavisin, il primo ministro della Thailandia, invitato direttamente da Stefano Domenicali.

IL GP SI FARÀ? C'È FIDUCIA

Thavisin ha manifestato da tempo il suo interesse per la Formula 1, ed infatti nel mese di aprile Stefano Domenicali è volato in Thailandia per approfondire la trattativa che dovrebbe portare, nel 2027 oppure nel 2028, il Circus a sbarcare per la prima volta nella sua storia sul territorio thailandese. L'occasione per incontrarsi di nuovo ad Imola è arrivata grazie all'impegno diplomatico di Thavisin nel nostro Paese, il quale era in visita ufficiale dal primo ministro Giorgia Meloni ed anche da Papa Francesco a Roma. A sua volta, data la trasferta in Italia, Domenicali ha invitato Thavisin sul Santerno: a quanto pare la trattativa viaggia spedita ed i giornali thai hanno riportato la fiducia del ministro verso l'operazione, che potrebbe essere chiusa positivamente già nei prossimi mesi.

DOVE SI CORRERÀ?

Come detto un'ipotetica data c'è già, mentre resta da decidere la pista, ed al momento ci sono tre progetti diversi sul tavolo. Uno riguarda la zona storica del Palazzo Reale di Bangkok, un'area con ampi viali e giardini che potrebbe ospitare un circuito cittadino, mentre un altro progetto riguarda la costruzione di un nuovo impianto dalle parti dell'aeroporto di U-Tapao (distretto di Ban Chang, in provincia di Rayong), a circa 140 chilometri a sud est di Bangkok. La terza soluzione invece è attualmente più sfocata, ma si tratterebbe comunque di una pista da far sorgere nei pressi di Bangkok. Ciò che al momento la F.1 e la Thailandia sembrano decisi a scartare è il circuito di Buriram, il tracciato che dal 2018 ospita il Motomondiale.

F.1 E THAILANDIA: "INSIEME" DAL 1950

Per quanto possa sembrare strano, la F.1 e la Thailandia si sono già "incontrati" nel 1950, addirittura nel primo Gp della storia. Questo perché a Silverstone quel giorno c'era Birabongse Bhanutej Bhanubandh, meglio noto come Principe Bira. Bira ebbe quella che si potrebbe dire una carriera da film: terzogenito del principe Bhanurangsri Bhanubandh, figlio di re Mongkut del Siam (come si chiamava una volta la Thailandia), si spostò da un cugino a Londra dopo la morte del padre e lì, mentre portava avanti gli studi e la passione per l'arte, rimase affascinato dal mondo delle corse, finendo per gareggiare già negli anni '30. Dopo la guerra riuscì a correre in F.1: 5° in qualifica a Silverstone 1950 (ritiro in gara), prenderà parte a 19 Gp (più quattro non qualificazioni) portando a casa 8 punti, e riuscirà inoltre a partecipare a varie edizioni delle Olimpiadi come velista. Bira è stato l'unico pilota thailandese della storia prima dell'avvento di Alexander Albon, britannico per nascita e formazione ma deciso a correre con licenza thailandese (ha doppio passaporto) dopo che uno sponsor trovato proprio in Thailandia gli ha dato l'opportunità di proseguire la carriera quando era ragazzino. ●

UN INCONTRO PROMETTENTE PER L'AVVENIRE

A Imola la presenza del primo ministro della Thailandia Srettha Thavisin, nella foto assieme a Stefano Domenicali, è stata diretta proprio a cominciare a discutere l'ipotesi di un Gp a casa di quello che fu un noto pilota degli Anni '50, in F.1 e non solo, ovvero il principe Bira





HANNO RUBATO LO SCUDO FERRARI!

IL SIMBOLO DEL TIFO PER IL CAVALLINO REALIZZATO CON TANTI SACRIFICI DAL CLUB DI CAPRINO BERGAMASCO DAL 2008 GIRAVA TUTTI I CIRCUITI E PER IL GP DELL'EMILIA ROMAGNA ERA STATO POSTO ALLA TOSA, ACCANTO ALLO STRISCIONE DEDICATO A SENNA. L'ATTO, DECISAMENTE ESECRABILE, È STATO PERPETRATO NELLA NOTTE TRA LA DOMENICA DEL GP E IL LUNEDÌ. GIULIO CARISSIMI, DA SEMPRE CUSTODE DI QUESTO SIMBOLO DI PURA PASSIONE ROSSA, CI RACCONTA LA SUA DELUSIONE...

MARIO DONNINI

UN SINONIMO DI PASSIONE ALLO STATO PURO
Dopo che era divenuto un must di passione per il Cavallino, a destra, lo Scudo Ferrari degli appassionati di Caprino Bergamasco era stato portato a Imola, sopra, per tutto il weekend del Gp dell'Emilia Romagna. E nella notte successiva alla gara, purtroppo qualcuno ne ha approfittato, rubandolo

Lo scudo non c'è più. Il meraviglioso simbolo di passione che dal 2008 fa capo a Giulio Carissimi e al Ferrari Club di Caprino Bergamasco è stato rubato. E questa è l'unica nota dolente che viene da tutto il weekend di corsa imolese ma al momento, c'è solo da prenderne atto e da dispiacersene.
Parlarne con Giulio Carissimi aggiunge anche un pizzico d'indignazione alla beffa, perché questo sgarro alla passione proprio non c'entrava nulla... *«Semplicemente lo scudo Ferrari che era stato posto presso la curva Tosa giovedì 16 maggio, in una zona interdetta al pubblico, accanto allo striscione dedicato ad Ayrton Senna, ammirato dagli sportivi per tutto il fine settimana, dal lunedì dopo il Gp non è più reperibile!* - annuncia turbato il buon Giulio -. *E dire che fino a domenica sera c'era, quindi, evidentemente, è stato portato via nella notte».* Lo scudo Ferrari è un vero e proprio prezioso simbolo di passione, noto in tutto il mondo. *«Può ben dirlo* - rincara la dose Carissimi - *lo abbiamo portato anche sulle Tre Cime di Lavaredo e dal Papa. Fu realizzato con l'approvazione del Presidente Montezemolo e ci è costato sacrifici economici, ma lo stesso ci ha gratificato con mille soddisfazioni a ogni esposizione. A suo tempo autografato da Kaiser Michael, era presente a Grenoble per incitare Schumi dopo il terribile incidente di Meribel, c'era per l'addio alla Presidenza di Montezemolo e c'è sempre stato ad ogni evento di rilevanza e sempre in corsa sotto il podio a Monza, Montecarlo, Barcellona, Mugello... Reca gli autografi di moltissimi altri piloti, tutti gli alfieri delle Rossa nell'epoca recente, da Kimi, Alonso, Felipe, Charles e altri. Quindi il valore intrinseco dell'oggetto viene in secondo piano, risalta invece l'importanza affettiva che alberga nel cuore degli oltre mille soci del club e dei tifosi».*
Okay, ma per capire il tutto il punto è un altro. Lo scudo Ferrari misura 12x19 metri e per realizzarlo, nel 2008, sono stati spesi non meno di 5000 euro. In più, come detto, è impreziosito da autografi che ne fanno un simulacro sintesi di tutto il fascino e l'allure del Cavallino nell'era agonistica recente. È vero che non è né piccolo né maneggevole, tuttavia nel mercato dei collezionisti a livello mondiale risulta commerciabile eccome, a cifre decisamente più alte di quella del costo per realizzarlo.

IL PARERE DI PIETRO BENVENUTI

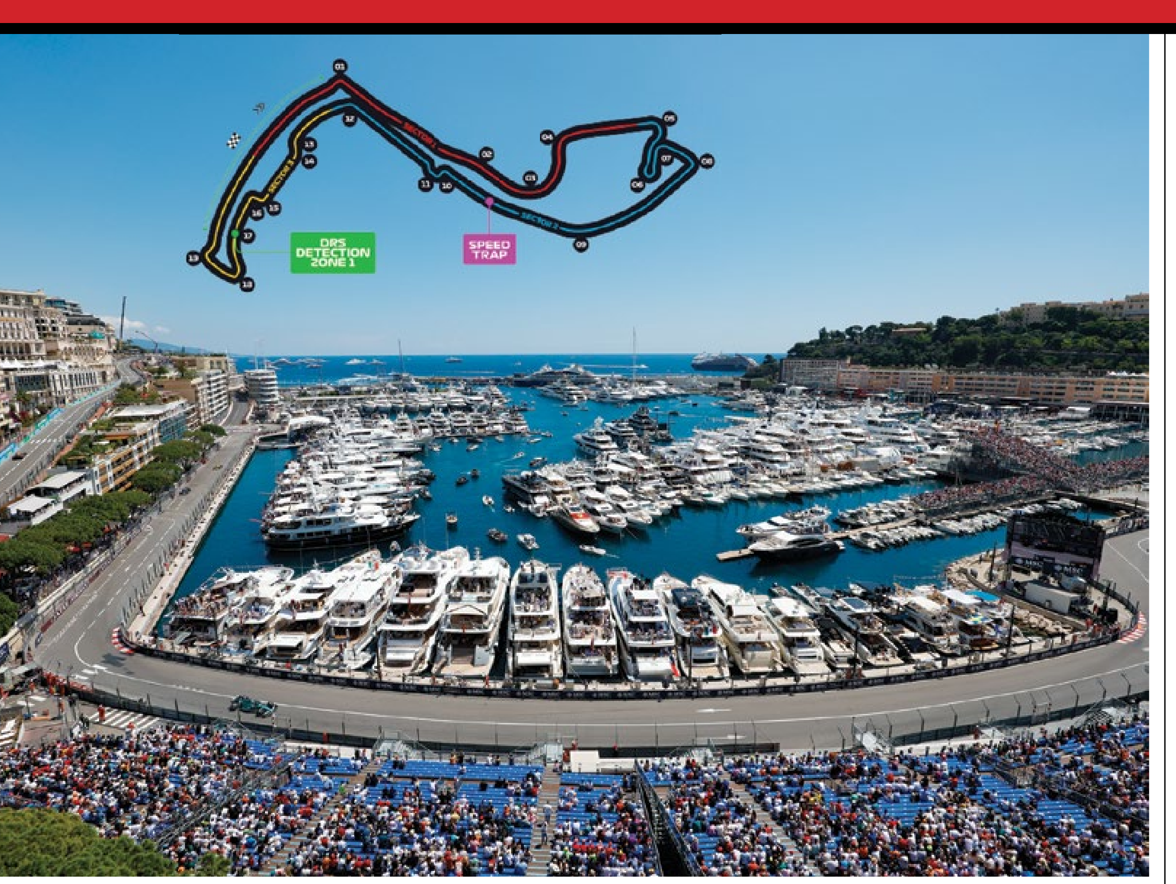
Peccato, però. E possibile che le telecamere non abbiano filmato il furto? Lo stesso Pietro Benvenuti, Direttore del circuito di Imola, al momento ben poco ha potuto aggiungere... *«Purtroppo sono orientate più basse rispetto alla posizione dello striscione Ferrari e dalle immagini non si può capire nulla di rilevante. Per quanto mi riguarda sono a mia volta molto, molto dispiaciuto. Sono atti che non hanno niente a che vedere con la cultura dello Sport e soprattutto del Motorsport».*



Alla fine, non è restato che sporgere regolare denuncia e aspettare. L'unica nota positiva della faccenda riguarda il futuro e la sottolinea lo stesso Giulio Carissimi: *«Rassicuriamo tutti i fans che vi sarà sicuramente a breve una replica, a costo di ulteriori sacrifici».* ●

GP DI MONACO | TABELLONE

A CURA DI MICHELE MERLINO











COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF-24 - Ferrari 066/12	78	2.23'15"554	109,013	1'15"162	71
2°	O.Piastri (Australia)	McLaren MCL38 - Mercedes F1 M15 E Performance	78	a 7"152	108,922	1'16"281	73
3°	C.Sainz (Spagna)	Ferrari SF-24 - Ferrari 066/12	78	a 7"585	108,917	1'14"726	62
4°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL38 - Mercedes F1 M15 E Performance	78	a 8"650	108,903	1'15"742	64
5°	G.Russell (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W15 E Performance - Mercedes F1 M15 E Perf.	78	a 13"309	108,844	1'15"228	73
6°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB20 - Honda RBPT H002	78	a 13"853	108,837	1'14"569	58
7°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W15 E Performance - Mercedes F1 M15 E Perf.	78	a 14"908	108,824	1'14"165	63
8°	Y.Tsunoda (Giappone)	RB VCARB 01 - Honda RBPT H002	77	a 1 giro	107,123	1'14"720	77
9°	A.Albon (Thailandia)	Williams FW46 - Mercedes F1 M15 E Performance	77	a 1 giro	106,943	1'17"060	77
10°	P.Gasly (Francia)	Alpine A524 - Renault E-Tech RE24	77	a 1 giro	106,866	1'15"625	77
11°	F.Alonso (Spagna)	Aston Martin AMR24 - Mercedes F1 M15 E Performance	76	a 2 giri	106,170	1'17"939	68
12°	D.Ricciardo (Australia)	RB VCARB 01 - Honda RBPT H002	76	a 2 giri	106,165	1'17"172	46
13°	V.Bottas (Finlandia)	Sauber C44 - Ferrari 066/12	76	a 2 giri	106,162	1'16"561	17
14°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR24 - Mercedes F1 M15 E Performance	76	a 2 giri	106,144	1'16"710	59
15°	L.Sargeant (Stati Uniti)	Williams FW46 - Mercedes F1 M15 E Performance	76	a 2 giri	106,106	1'15"525	62
16°	Zhou G. (Cina)	Sauber C44 - Ferrari 066/12	76	a 2 giri	105,539	1'14"718	75
NON CLASSIFICATI							
	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-24 - Ferrari 066/10	0	Incidente	-	-	-
	E.Ocon (Francia)	Alpine A524 - Renault E-Tech RE24	0	Incidente	-	-	-
	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB20 - Honda RBPT H002	0	Incidente	-	-	-
	N.Hülkenberg (Germania)	Haas VF-24 - Ferrari 066/10	0	Incidente	-	-	-

GP DI MONACO 8ª gara del mondiale F.1 | 26 maggio 2024
Montecarlo (3,337 km) | Distanza: 260,286 km | Giri: 78 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara.

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.



L'ALTALENA DELLA GARA

VELOCITÀ ALL'USCITA DEL TUNNEL
145 METRI PRIMA DELLA CHICANE

QUALIFICHE	
Magnussen	285,7
Hülkenberg	285,4
Alonso	285,1
Leclerc	283,4
Hamilton	283,1
Gasly	282,9
Ocon	282,8
Bottas	282,5
Russell	282,5
Stroll	282,5
Verstappen	282,2
Albon	281,8
Pérez	281,6
Tsunoda	281,3
Zhou	281,2
Sainz	281,2
Piastri	281,0
Sargeant	281,0
Norris	280,8
Ricciardo	279,7

GRAN PREMIO	
Hamilton	289,9
Sargeant	288,8
Sainz	288,3
Zhou	287,3
Verstappen	286,8
Bottas	286,6
Norris	285,9
Russell	285,7
Stroll	285,1
Ricciardo	284,6
Piastri	283,3
Albon	283,1
Leclerc	282,7
Alonso	281,8
Gasly	281,1
Tsunoda	278,4
Ocon	94,9

GP DI MONACO TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

Imbattuto
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019)
1'10"166 media 171,211 km/h

SUL GIRO IN GARA

Imbattuto
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance, 2021)
1'12"909 media 164,769 km/h

SULLA DISTANZA

Imbattuto
M.Verstappen (Red Bull RB16B/Honda, 2021)
1.38'56"820 media 157,833 km/h

GIRI IN TESTA

Leclerc	1°-78°

NOTE

a) Le Haas sono escluse dalle qualifiche per ala posteriore irregolare.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 24 MAGGIO		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Leclerc	1'12"397	1'11"278
2°	Hamilton	1'12"169	1'11"466
3°	Alonso	1'12"775	1'11"753
4°	Verstappen	1'12"984	1'11"813
5°	Norris	1'12"396	1'11"953
6°	Sainz	1'12"954	1'11"962
7°	Stroll	1'12"789	1'12"062
8°	Pérez	1'13"229	1'12"099
9°	Piastri	1'12"198	1'12"366
10°	Albon	1'13"425	1'12"257
11°	Russell	1'12"295	1'12"260
12°	Tsunoda	1'12"875	1'12"349
13°	Magnussen	1'13"390	1'12"473
14°	Ocon	1'14"159	1'12"554
15°	Hülkenberg	1'13"576	1'12"569
16°	Ricciardo	1'12"901	1'12"577
17°	Gasly	1'15"574	1'12"750
18°	Sargeant	1'14"150	1'12"790
19°	Bottas	1'13"248	1'13"057
20°	Zhou	1'14"570	1'13"773

SABATO 25 MAGGIO		3ª SESSIONE
1°	Leclerc	1'11"369
2°	Verstappen	1'11"566
3°	Hamilton	1'11"710
4°	Piastri	1'11"901
5°	Pérez	1'11"923
6°	Russell	1'11"968
7°	Sainz	1'11"979
8°	Norris	1'11"988
9°	Tsunoda	1'11"991
10°	Alonso	1'12"087
11°	Gasly	1'12"144
12°	Albon	1'12"180
13°	Hülkenberg	1'12"192
14°	Magnussen	1'12"216
15°	Stroll	1'12"331
16°	Ocon	1'12"472
17°	Sargeant	1'12"703
18°	Ricciardo	1'12"829
19°	Zhou	1'13"830
20°	Bottas	s.t.

POLE POSITION

			QUALIFICHE			SETTORI		
SABATO 25 MAGGIO			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1°	Leclerc	Ferrari SF-24	1'11"584	1'10"825	1'10"270	18"386	33"174	18"710
2°	Piastri	McLaren MCL38	1'11"500	1'10"756	1'10"424	18"303	33"156	18"741
3°	Sainz	Ferrari SF-24	1'11"543	1'11"075	1'10"518	18"494	33"241	18"783
4°	Norris	McLaren MCL38	1'11"760	1'10"732	1'10"542	18"432	33"340	18"736
5°	Russell	Mercedes F1 W15 E Performance	1'11"492	1'10"929	1'10"543	18"244	33"462	18"837
6°	Verstappen	Red Bull RB20	1'11"711	1'10"745	1'10"567	18"255	33"424	18"888
7°	Hamilton	Mercedes F1 W15 E Performance	1'11"528	1'11"056	1'10"621	18"372	33"439	18"810
8°	Tsunoda	RB VCARB 01	1'11"852	1'11"106	1'10"858	18"595	33"470	18"793
9°	Albon	Williams FW46	1'11"623	1'11"216	1'10"948	18"487	33"597	18"864
10°	Gasly	Alpine A524	1'11"714	1'10"896	1'11"311	18"481	33"401	18"962
11°	Ocon	Alpine A524	1'11"887	1'11"285		18"701	33"539	19"045
12°	Hülkenberg	Haas VF-24	1'11"876	1'11"440		18"670	33"631	19"139
13°	Ricciardo	RB VCARB 01	1'11"785	1'11"482		18"770	33"705	19"007
14°	Stroll	Aston Martin AMR24	1'11"728	1'11"563		18"542	33"773	19"102
15°	Magnussen	Haas VF-24	1'11"832	1'11"725		18"658	33"812	19"093
16°	Alonso	Aston Martin AMR24	1'12"019			18"784	33"959	19"119
17°	Sargeant	Williams FW46	1'12"020			18"800	34"068	19"151
18°	Pérez	Red Bull RB20	1'12"060			18"830	33"948	19"236
19°	Bottas	Sauber C44	1'12"512			19"052	34"008	19"323
20°	Zhou	Sauber C44	1'13"028			19"387	34"172	19"469

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA

81 Piastri
McLaren 1'10"424



16 Leclerc
Ferrari 1'10"270

2ª FILA

4 Norris
McLaren 1'10"542




55 Sainz
Ferrari 1'10"518

3ª FILA



1 Verstappen
Red Bull 1'10"567

63 Russell
Mercedes 1'10"543



4ª FILA



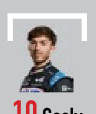
22 Tsunoda
RB 1'10"858



44 Hamilton
Mercedes 1'10"621



5ª FILA



10 Gasly
Alpine 1'11"311

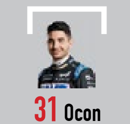


23 Albon
Williams 1'10"948

6ª FILA



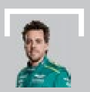

3 Ricciardo
RB 1'11"482



31 Ocon
Alpine 1'11"285



7ª FILA

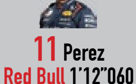


14 Alonso
Aston Martin 1'12"019

18 Stroll
Aston Martin 1'11"563



8ª FILA

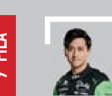



11 Perez
Red Bull 1'12"060



2 Sargeant
Williams 1'12"020

9ª FILA




24 Zhou
Sauber 1'13"028

77 Bottas
Sauber 1'12"512



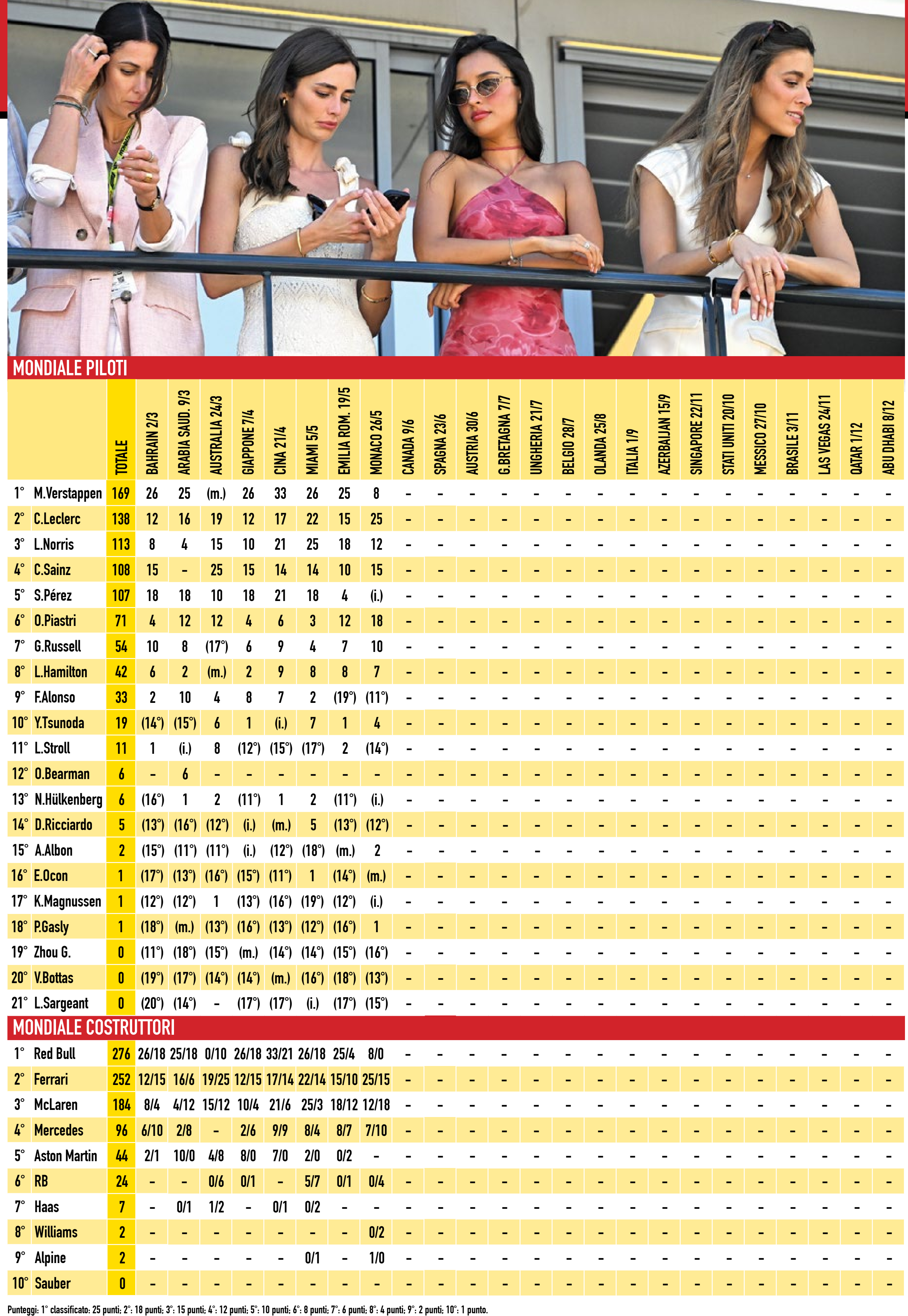
10ª FILA



20 Magnussen
Haas s.t.(a)



27 Hulkenberg
Haas s.t.(a)



MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 2/3	ARABIA SAUD. 9/3	AUSTRALIA 24/3	GIAPPONE 7/4	CINA 21/4	MIAMI 5/5	EMILIA ROM. 19/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	SPAGNA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 7/7	UNGHERIA 21/7	BELGIO 28/7	OLANDA 25/8	ITALIA 1/9	AZERBAIJAN 15/9	SINGAPORE 22/11	STATI UNITI 20/10	MESSICO 27/10	BRASILE 3/11	LAS VEGAS 24/11	QATAR 1/12	ABU DHABI 8/12
1°	M.Verstappen	169	26	25	(m.)	26	33	26	25	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	C.Leclerc	138	12	16	19	12	17	22	15	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	L.Norris	113	8	4	15	10	21	25	18	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	C.Sainz	108	15	-	25	15	14	14	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	S.Pérez	107	18	18	10	18	21	18	4	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	O.Piastri	71	4	12	12	4	6	3	12	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	G.Russell	54	10	8	(17°)	6	9	4	7	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	L.Hamilton	42	6	2	(m.)	2	9	8	8	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	F.Alonso	33	2	10	4	8	7	2	(19°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	Y.Tsunoda	19	(14°)	(15°)	6	1	(i.)	7	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11°	L.Stroll	11	1	(i.)	8	(12°)	(15°)	(17°)	2	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12°	O.Bearman	6	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13°	N.Hülkenberg	6	(16°)	1	2	(11°)	1	2	(11°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14°	D.Ricciardo	5	(13°)	(16°)	(12°)	(i.)	(m.)	5	(13°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15°	A.Albon	2	(15°)	(11°)	(11°)	(i.)	(12°)	(18°)	(m.)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16°	E.Ocon	1	(17°)	(13°)	(16°)	(15°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17°	K.Magnussen	1	(12°)	(12°)	1	(13°)	(16°)	(19°)	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18°	P.Gasly	1	(18°)	(m.)	(13°)	(16°)	(13°)	(12°)	(16°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19°	Zhou G.	0	(11°)	(18°)	(15°)	(m.)	(14°)	(14°)	(15°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20°	V.Bottas	0	(19°)	(17°)	(14°)	(14°)	(m.)	(16°)	(18°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	L.Sargeant	0	(20°)	(14°)	-	(17°)	(17°)	(i.)	(17°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 2/3	ARABIA SAUD. 9/3	AUSTRALIA 24/3	GIAPPONE 7/4	CINA 21/4	MIAMI 5/5	EMILIA ROM. 19/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	SPAGNA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 7/7	UNGHERIA 21/7	BELGIO 28/7	OLANDA 25/8	ITALIA 1/9	AZERBAIJAN 15/9	SINGAPORE 22/11	STATI UNITI 20/10	MESSICO 27/10	BRASILE 3/11	LAS VEGAS 24/11	QATAR 1/12	ABU DHABI 8/12
1°	Red Bull	276	26/18	25/18	0/10	26/18	33/21	26/18	25/4	8/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	Ferrari	252	12/15	16/6	19/25	12/15	17/14	22/14	15/10	25/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	McLaren	184	8/4	4/12	15/12	10/4	21/6	25/3	18/12	12/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	Mercedes	96	6/10	2/8	-	2/6	9/9	8/4	8/7	7/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	Aston Martin	44	2/1	10/0	4/8	8/0	7/0	2/0	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	RB	24	-	-	0/6	0/1	-	5/7	0/1	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	Haas	7	-	0/1	1/2	-	0/1	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	Williams	2	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alpine	2	-	-	-	-	-	0/1	-	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

ARON BALZA IN VETTA

CON PERSEVERANZA CERTOSINA, LO JUNIOR DELLA MERCEDES SI RITROVA AL VERTICE DELLA CLASSIFICA SENZA ANCORA MAI UNA VITTORIA. ORA, PAUL HA 38 PUNTI SUL COMPAGNO DI ACADEMY ANTONELLI E DUE SU UNO SCONSOLATO HADJAR, BEFFATO SUL FINALE DELLA FEATURE RACE DA O'SULLIVAN

ALESSANDRO GARGANTINI

FOTO JAMES GASPEROTTI

MONTE CARLO - Chissà se nel dopo gara, Zak O'Sullivan avrà fatto un giretto alla cappella di Santa Devota per ringraziare per la grazia ricevuta. No, questa volta gli incidenti non c'entrano. Il pilota inglese della ART Grand Prix si è ritrovato la vittoria in tasca nella Feature Race grazie ad un regalo, inatteso, piovuto dal cielo. Quando mestamente si apprestava a compiere il cambio gomme in vista dell'ultimo passaggio e abbandonare la leadership della corsa ottenuta soltanto per aver tardato fino all'ultimo il rientro dalla corsia vox, il regime di virtual safety car scattato a causa di un contatto tra Maloney e Durksen ha consentito allo junior driver della Williams di assolvere il cambio gomme e piombare in pista davanti a tutti e soprattutto ad un …. indiavolato Hadjar, che ormai pregustava il terzo successo stagionale insieme alla leadership nella classifica di campionato. O'Sullivan è dunque, a sorpresa, l'ottavo pilota a salire sul gradino più alto del podio nei primi cinque round della categoria, grazie ad una strategia premiata dalla buona sorta che gli è valsa un recupero di ben quattordici posizioni. Negli ultimi metri di gara, Hadjar ha provato invano a mettere sotto pressione il vincitore. O'Sullivan ha colto la sua prima vittoria in Formula 2 davanti al transalpino della Red Bull e Paul Aron, rookie dalla costanza certosina che si è issato con merito al primo posto nella graduatoria generale, con due lunghezze di vantaggio su Hadjar. Maloney rientra invece dalla trasferta monegasca con un solo punto e undici lunghezze da colmare dalla vetta. L'exploit di O'Sullivan ha tolto il primo podio stagionale a Oliver Bearman, ben risalito dal dodicesimo posto in griglia fino alla quarta posizione finale grazie ad un ottimo avvio e la strategia di anticipare il cambio gomme. Resta ancora in attesa di salire per la prima volta sul podio, come il compagno nello junior team della Mercedes

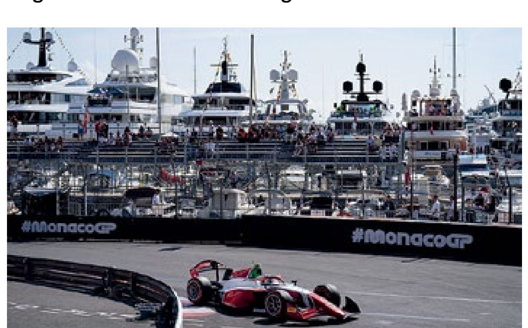
BALZO AL VERTICE DEL CAMPIONATO
Con 80 punti, frutto di tanti piazzamenti ma senza ancora aver centrato una vittoria Paul Aron è balzato al vertice della categoria





Paul Aron, il nostro Andrea Kimi Antonelli. Il diciassettenne bolognese, dopo aver conquistato la quarta posizione nella Sprint Race, nella corsa principale ha perso troppo tempo alle spalle di Colapinto. Antonelli ha mostrato ancora una volta di avere un ottimo ritmo, ma le dinamiche della corsa non gli hanno consentito di andare oltre la settima piazza finale. Antonelli resta sesto nella classifica di campionato, con trentadue lunghezze da recuperare sul leader Aron. La Sprint Race ha offerto pochi sussulti nei suoi quartieri più alti, con Barnard abile nel controllare gli inseguitori Bortoleto e Hauger. Bene anche Antonelli, che ha cominciato e finito quarto, che in un tracciato dove non si può superare ha badato al sodo e portato a casa il massimo, riuscendo con molta intelligenza a trovare anche il margine per assicurarsi il giro veloce. Restano ancora molto lontani dalla vetta Berman e Martins, autore di due partenze da incubo. Una classifica molto schiacciata offre ancora opportunità di recupero, ma è bene che i due ingranino finalmente la marcia e trovino continuità. ●

PROTAGONISTI A MONACO
Sopra O'Sullivan vincitore in gara-2, sotto a sinistra Antonelli giunto quarto nella prima sfida e settimo nella Feature Race. In basso a destra Barnard vincitore della prima sfida



CLASSIFICHE

FIA F2 Monte Carlo 2024

Sprint Race

1. Taylor Barnard PHM AIX Racing, 30 giri in 1'04"20"964 alla media di 165.578 km/h; 2. Gabriel Bortoleto Invicta Racing a 5"246; 3. Dennis Hauger MP Motorsport a 5"817; 4. Andrea Kimi Antonelli PREMA Racing a 8"213; 5. Franco Colapinto MP Motorsport a 10"857; 6. Roman Stanek Trident a 13"594; 7. Paul Aron Hitech Pulse-Eight a 15"085; 8. Isack Hadjar Campos Racing a 16"495; 9. Enzo Fittipaldi Van Amersfoort Racing a 16"890; 10. Zak O'Sullivan ART Grand Prix a 17"752; 11. Oliver Bearman PREMA Racing a 18"334; 12. Juan Manuel Correa DAMS Lucas Oil a 18"830; 13. Jak Crawford DAMS Lucas Oil a 19"225; 14. Amaury Cordeel Hitech Pulse-Eight a 22"049; 15. Rafael Villagomez Van Amersfoort Racing a 24"054; 16. Richard Verschoor Trident a 24"327; 17. Ritomo Miyata Rodin Motorsport a 25"203; 18. Joshua Durksen PHM AIX Racing a 25"915; 19. Zane Maloney Rodin Motorsport a 8 giri; 20. Kush Maini Invicta Racing a 8 giri; 21. Josep Maria Marti Campos Racing a 26 giri; 22.Victor MartinsART Grand Prix a 30 giri.

Pole Position: Taylor Barnard in 1'21"831 alla media di 146.805 km/h

Giro piu' veloce: Andrea Kimi Antonelli in 1'22"333 alla media di 145.909 km/h

Feature Race

1. Zak O'Sullivan ART Grand Prix, 42 giri in 1h 00'25"696 alla media di 139.160 km/h; 2. Isack Hadjar Campos Racing a 0"580; 3. Paul Aron Hitech Pulse-Eight a 8"053; 4. Oliver Bearman PREMA Racing a 9"118; 5. Juan Manuel Correa DAMS Lucas Oil a 9"586; 6. Dennis Hauger MP Motorsport a 9"945; 7. Andrea Kimi Antonelli PREMA Racing a 17"540; 8. Gabriel Bortoleto Invicta Racing a 17"847; 9. Victor Martins ART Grand Prix a 18"021; 10. Zane Maloney Rodin Motorsport a 26"555; 11. Taylor Barnard PHM AIX Racing a 26"983; 12. Enzo Fittipaldi Van Amersfoort Racing a 27"418; 13. Franco Colapinto MP Motorsport a 30"213; 14. Josep Maria Marti Campos Racing a 31"662; 15. Ritomo Miyata Rodin Motorsport a 32"386; 16. Roman Stanek Trident a 33"309; 17. Kush Maini Invicta Racing a 33"796; 18. Joshua Durksen PHM AIX Racing a 3 giri; 19. Richard Verschoor Trident a 14 giri; 20. Rafael Villagomez Van Amersfoort Racing a 24 giri; 21. Amaury Cordeel Hitech Pulse-Eight a 36 giri; 22. Jak CrawfordDAMS Lucas Oil a 42 giri.

Pole Position: Gabriel Bortoleto in 1"27"056 alla media di 203.000 km/h

Giro piu' veloce: Dennis Hauger in 1"22"384 alla media di 145.819 km/h

Classifica Campionato

1. Aron 80; 2. Hadjar 78; 3. Maloney 69; 4. Hauger 56; 5. Bortoleto 50; 6. Antonelli 48.

LA PRIMA DEL DOTTOR... BARNARD

PER IL TEENAGER INGLESE UN FINE SETTIMANA DA RICORDARE SULLE STRADE DEL PRINCIPATO

Taylor Bernard non poteva chiedere di più alla sua trasferta nel Principato. Il teenager inglese, in un colpo solo, lo scorso fine settimana ha conquistato i primi punti in campionato insieme alla prima vittoria nel FIA Formula 2 Championship, regalando anche il primo trionfo nella categoria alla sua scuderia, la neoarrivata berlinese PHM AIX Racing, sorta sulle ceneri del Team Charouz. Il diciannovenne di Norwich, ottavo vincitore diverso nelle prime nove corse della stagione, ha sfruttato alla perfezione la conquista della decima posizione nel turno di qualifica che, grazie all'inversione delle prime dieci posizioni sullo schieramento di partenza della Sprint Race, lo ha visto scattare dalla pole position. Barnard è scattato con la sicurezza di un veterano e ha mantenuto il gruppo di inseguitori alle sue spalle senza compiere il minimo errore. Sul finale, Barnard si è pure preso la licenza di alzare il ritmo e rifilare oltre cinque secondi ai temibili Bortoleto e Hauger, certamente non i più teneri da incontrare in pista. Barnard aveva chiuso decimo nel 2023 il FIA Formula 3 Championship, precedendo il nostro Leonardo Fornaroli, mettendosi in mostra con una bella vittoria a Spa nonostante non avesse a disposizione una monoposto al top della competitività schierata dal Jenzer Motorsport. Barnard, che non ha mai goduto di budget faraonici pur essendo nel giro della McLaren, ha debuttato nella seconda serie con la esordiente squadra tedesca di Paul Muller, guardata da tutti con un po' di curiosità. Il team con sede a Berlino, dopo aver conquistato il terzo posto con il paraguaiano Durksen a Imola (anche per il pilota di Asuncion furono i primi punti), ora ha trovato anche la via del gradino più alto del podio a Monte Carlo. Che ci abbiano davvero preso gusto? ●



FOTO JAMES GASPEROTTI

MINÌ VITTORIA E LEADERSHIP

OTTO CORSE, OTTO VINCITORI DIVERSI. NELLA TERZA SERIE REGNA L'INCERTEZZA, MA CON UN NETTO TRIONFO NEL PRINCIPATO IL PALERMITANO HA PRESO LE REDINI DELLA CATEGORIA

ALESSANDRO GARGANTINI

MONTE CARLO - Quando il gioco si fa duro… riecco il nostro Gabriele Minì, che come dodici mesi fa ha messo la sua firma in calce alla Feature Race disputata sulle strade affascinanti ed insidiose del principato, aggiudicandosi la corsa più complicata e prestigiosa della stagione. Per il diciannovenne palermitano si tratta del primo successo stagionale, il terzo nella categoria, che lo rilancia al vertice della classifica di campionato. Già a Imola, nonostante alcuni episodi non gli avessero giocato a favore, si era intravvisto il crescente stato di forma del pilota del Team Prema, che in suolo monegasco è salito nuovamente in cattedra ed ha dato una sonora lezione ai suoi rivali. Minì ha iniziato dominando il turno di prove libere e siglando la pole position, mettendo tutti in fila alle sue spalle in quello che era un vero e proprio turno di ferro. Nella sessione di qualifica, per evitare un eccessivo affollamento in pista, le trenta monoposto sono state come da tradizione suddivise in due raggruppamenti, che sono risultati clamorosamente sbilanciati in termini di performance. Basti pensare che, nel suo gruppo, Minì ha conquistato la pole position con 288 millesimi di vantaggio rispetto all'inglese Browning, mentre il migliore dell'altro turno, Mansell, ha accusato un ritardo di 979 millesimi dall'italiano. Minì ha preso il via con grande autorità nella Feature Race, precedendo i connazionali Mansell e Browning, che non sono mai riusciti a contrastare quella che si è trasformato in un dominio flag to flag del portacolori della Federazione Italiana che fa parte del programma giovani della Alpine. E' chiaro che questo successo rilancia prepotentemente in graduatoria Minì, che acciuffa la leadership e si mette ora nel mindset di continuare su questi ritmi anche sui circuiti tradi-



UNA BELLISSIMA IMPRESA

Sulle strade del Principato Gabriele Minì ha firmato una bellissima impresa andando a vincere la Feature Race dopo aver fatto segnare un'altra straordinaria pole

FORNAROLI HA PERSO LA TESTA

Nona piazza in gara-1 e quinta nella seconda sfida. Questo il bilancio del week end monegasco di Leonardo Fornaroli che adesso è sceso al terzo posto in classifica

zionali, sui quali il pilota italiano non aveva ancora trovato il ritmo autoritario con il quale si è imposto nel Principato. Minì è stato l'ottavo vincitore in altrettante corse nel 2024, a conferma dell'equilibrio che sta contraddistinguendo una categoria che adesso ha cambiato padrone. Grazie ai venticinque punti ottenuti, il palermitano conquista la leadership della classifica di campionato davanti a Browning, che nel Principato ha collezionato un ottavo ed un terzo posto ed il nostro Fornaroli, che ha ceduto il comando della classifica al connazionale. In suolo monegasco, il pilota piacentino ha siglato il quinto tempo in qualifica e concluso nella medesima posizione, che lo porta in terza posizione nella graduatoria generale ad otto lunghezze da Minì in una categoria che è un vero e proprio feudo tricolore e vede i Team Prema e Trident occupare le prime due posizione nella graduatoria riservata alle squadre. Tra i piloti in lotta per il titolo, lo svedese Beganovic, alfiere della FDA, ha conquistato un settimo ed un sesto posto nel Principato. Ora la categoria si prende un mese di sosta e si ritroverà in occasione del gran premio di Spagna a Barcellona, con la consapevolezza che la classifica è apertissima ed i colpi di scena sono all'ordine del giorno. ●



CLASSIFICHE

FIA F3 Monte Carlo 2024

Sprint Race

1. Nikola Tsolov ART Grand Prix , 13 giri in 59'09"511 alla media di 77.842 km/h; 2. Tim Tramnitz MP Motorsport a 4"328; 3. Laurens van Hoepen ART Grand Prix a 5"173; 4. Noel Leon VAR a 5"310; 5. Joseph Loake Rodin Motorsport a 6"489; 6. Mari Boya Campos Racing a 6"891; 7. Dino Beganovic PREMA Racing a 7"732; 8. Luke Browning Hitech Pulse-Eight a 12"658; 9. Leonardo Fornaroli Trident a 12"971; 10. Oliver Goethe Campos Racing a 14"964; 11. Gabriele Mini PREMA Racing a 15"337; 12. Callum Voisin Rodin Motorsport a 19"472; 13. Tommy Smith VAR a 20"161; 14. Max Esterson Jenzer Motorsport a 24"341; 15. Santiago Ramos Trident a 24"747; 16. Martinius Stenshorne Hitech Pulse-Eight a 25"093; 17. Tasanapol Inthraphuvasak PHM AIX Racing a 27"444; 18. Sebastian Montoya Campos Racing a 28"335; 19. Charlie Wurz Jenzer Motorsport a 29"068; 20. James Hedley Jenzer Motorsport a 38"344; 21. Piotr Wisnicki Rodin Motorsport a 46"393; 22. Sami Meguetounif Trident a 3 giri; 23. Nikita Bedrin PHM AIX Racing a 8 giri; 24. Sophia Floersch VAR a 10 giri; 25. Kacper Sztuka MP Motorsport a 11 giri; 26. Arvid Lindblad PREMA Racing a 23 giri; 27. Christian Mansell ART Grand Prix a 23 giri; 28. Joshua Dufek PHM AIX Racing a 23 giri; 29. Alexander Dunne MP Motorsport a 23 giri; 30. Cian Shields Hitech Pulse-Eight a 23 giri.

Pole Position: Nikola Tsolov in 1'25"548 alla media di 140.426 km/h

Giro piu' veloce: Dino Beganovic in 1'24"919 alla media di 141.466 km/h

Feature Race

1. Gabriele Mini PREMA Racing; 27 giri in 44'15"883 alla media di 122.127 km/h; 2. Christian Mansell ART Grand Prix a 0"802; 3. Luke Browning Hitech Pulse-Eight a 1"720; 4. Arvid Lindblad PREMA Racing a 2"197; 5. Leonardo Fornaroli Trident a 2"667; 6. Dino Beganovic PREMA Racing a 3"094; 7. Mari Boya Campos Racing a 4"889; 8. Tim Tramnitz MP Motorsport a 5"249; 9. Joseph Loake Rodin Motorsport a 6"602; 10. Oliver Goethe Campos Racing a 8"007; 11. Kacper Sztuka MP Motorsport a 8"469; 12. Tommy Smith VAR a 8"959; 13. Callum Voisin Rodin Motorsport a 9"326; 14. Santiago Ramos Trident a 10"963; 15. Sebastian Montoya Campos Racing a 11"379; 16. Alexander Dunne MP Motorsport a 12"002; 17. Max Esterson Jenzer Motorsport a 12"409; 18. Tasanapol Inthraphuvasak PHM AIX Racing a 13"443 19. Sophia Floersch VAR a 13"623; 20. Joshua Dufek PHM AIX Racing a 14"069; 21. Cian Shields Hitech Pulse-Eight a 15"201; 22. James Hedley Jenzer Motorsport a 15"941; 23. Noel Leon VAR a 17"360; 24. Nikita Bedrin PHM AIX Racing a 17"575; 25. Piotr Wisnicki Rodin Motorsport a 20"640; 26. Martinius Stenshorne Hitech Pulse-Eight a 26"465; 27. Nikola Tsolov ART Grand Prix a 28"566; 28. Laurens van Hoepen ART Grand Prix a 5 giri; 29. Sami Meguetounif Trident a 8 giri; 30. Charlie Wurz Jenzer Motorsport a 27 giri;

Pole Position: Gabriele Minì in 1'23"942 alla media di 143.113 km/h

Giro piu' veloce: Martinius Stenshorne in 1'34"773 alla media di 141.710 km/h

Classifica Campionato

1. Minì 72; 2. Browning 68; 3. Fornaroli 64; 4. Beganovic 58; 5. Lindblad 44.

L'ORA DEL BULGARO TSOLOV

ANCHE IL SECONDO PILOTA ALPINE TROVA IL SUCCESSO



È giunta l'ora per il primo pilota bulgaro di vincere nella terza serie sulle strade del Principato. Nikola Tsolov, diciassettenne junior driver della Alpine, ha sfruttato alla perfezione la conquista della dodicesima posizione in qualifica e del sistema delle griglie invertite per scattare dal vertice dello schieramento di partenza della Sprint Race ed aggiudicarsi una corsa la cui leadership non è mai stata messa in discussione se non allo spegnimento dei semafori, quando il driver della ART Grand Prix è scattato bene e non si è fatto sorprendere da Van Hoepen, che scattava al fianco del bulgaro ma ha perso una posizione allo spegnimento dei semafori a vantaggio dello junior della Red Bull Tramnitz. La manche non ha avuto sussulti, se non una carambola sulla salita che precede il Casino che ha portato alla resa cinque piloti e ne ha costretti a correre in maniere sub ottimale almeno altrettanti. Tsolov, scelto da Davide Brivio a poca distanza dalla scelta caduta anche su Gabriele Minì, ha comunque un curriculum di tutto rispetto, avendo dominato la F4 spagnola nel 2022, quando il driver di Botevgrad riportò ben tredici vittorie e diciotto podi, oltre che nove pole position e.. diciassette giri veloci, ovvero la specialità del pilota di Sebastien Philippe, alla quale ha contribuito di risalire momentaneamente al quarto posto. ●

MARIO DONNINI



QUEL VOLATONE PASSATO ALLA STORIA
Tutti in piedi per il volatone 1992 tra Al Unser Junior e Scott Goodyear, finito con 0"043 di distacco. Il divario minore nella storia della 500 Miglia, quindi da subito un caso

LA PIÙ BELLA RIMONTA DI TUTTA LA INDY 500

ANNO 1992, I MOSTRI SACRI CI SONO TUTTI, LA LOTTA È APERTISSIMA QUANTO INCERTA E PER GLI OUTSIDER SEMBRA NON ESSERCI POSTO ALCUNO, NEI PRIMI POSTI. MA UN CANADESE PARTITO ULTIMO E PRIMA RISERVA, AL POSTO DEL COMPAGNO DI SQUADRA, RISALE LA CLASSIFICA. SI CHIAMA SCOTT GOODYEAR. ENTRERÀ NEL MITO. SCOPRITE COME

La strabiliante rimonta di Scott Goodyear alla Indy 500 edizione 1992 non è un semplice colorito aneddoto relativo alla corsa di monoposto sull'ovale più celebre del Pianeta, ma un inno alla stranezza della vita, quando si mette in testa di sorprendere. Dai, non rappresenta la classica favolaccia purchessia a lieto fine, bensì vanta un gusto agrodolce e infilzante, perché l'eroe alla fine perde, mica vince, arriva secondo. E la vera sfida è quella di svelare subito il finale, perché la parte eccitante non sta nel cosa ma nel come. Il viaggio, conta, non l'approdo.

Esempio di resurrezione laica

Ciò che spacca è la palingenesi pura, il senso di rinnovamento rinascente e l'esempio di resurrezione laica che Scott Goodyear incarna da quel giorno, il 24 maggio 1992. Una specie di sogno americano,

QUAL È LA PIÙ GRANDE RIMONTA NELLA STORIA DELLE CORSE PER MONOPOSTO, COMPRESE TUTTE LE PREMIER LEAGUE, OVVERO F.1 E INDYCAR? NON SI SBAGLIA SE SI PORTA IL CASO AI LIMITI DELL'INCREDIBILE DI SCOTT GOODYEAR, NON QUALIFICATO ALLA VIGILIA DELLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS 1992, AMMESSO SOLO PER LA RINUNCIA DEL COMPAGNO DI SQUADRA GROFF E QUINDI PASSATO ALLA LEGGENDA PER LA PRODEZZA POI COMPIUTA...













QUELLA LACRIMA SUL VISO

Goodyear dopo la volata con Al Unser jr emette una lacrima che dice tutto della sua corsa brava. Eccolo in volata e prima del via

from zero to hero, rivissuto e fatto rivivere a tutti noi da un canadese 31enne che esce dalla qualificazioni della Indy 500 con il verdetto più tombale che un pilota possa mai avere da una corsa: non qualificato. Fuori, out, raus. Sportivamente morto. Ma la Indy 500 ha una vecchia regola: a qualificarsi è la macchina, non il pilota. Per cui, se uno resta fuori dai trentatré partenti, può prendere il via, a patto che uno dei qualificati gli ceda la vettura. E questo accade. Il motivo? Alla Walker Racing un guaio alla pressione dell'olio rovina le qualifiche di Scott Goodyear, ma fermi tutti.

Assurda delusione, ma poi...

Il discorso è semplice. Nel team Walker il pilota Scott Goodyear è il titolare che corre per tutto l'anno, mentre Mike Groff è ingaggiato solo per Indy. Il canadese ha una Lola T92, lo statunitense una vecchia T91. La vettura fresca di Scott ha guai, così Walker lo passa su quella vecchiotta di Groff, che viene dirottato sulla recalcitrante monoposto nuova. Da lì le cose prendono una piega pazza, perché tra sessioni accorciate, bizze delle vetture e imprevedibilità di Indy, finisce che Groff entri in griglia e che Goodyear risulti cacciato fuori (ossia "bumped") all'ultimo secondo. Fine dei giochi. Ma il team boss Derrick Walker rimette le cose a posto, facendo rinunciare Groff, per cedere la sua macchina allo sfortunato Scott Goodyear.

Un via drammatico

Pronti, via e le fasi iniziali della Indy 500 1992 sembrano un film horror tra incidenti, vetture a muro, piloti in ambulanza e ossa rotte.

Fa freddo, sullo speewday. Siamo a fine primavera, eppure il meteo fa segnare 14 gradi, con l'asfalto ghiacciato e scivoloso. In pit-lane e tra il mezzo milione di spettatori c'è tanta gente in piumino.

Le macchine in queste condizioni toccano terra, con quattro saponette al posto degli pneumatici. E a ogni accelerata cattiva uno parte per la tangente e se ne va a muro.

Apre la danza macabra il pole sitter Guerrero, out nel pre-via di una competizione che sognava di vincere.

«Faccio appena in tempo a dire al mio team boss Walker che l'asfalto è scivoloso e lui mio risponde: "Prenditela calma, sarà una lunga, lunga gara, quella di oggi". *E subito dopo vedo Guerrero fuori e sento in team radio che Walker mi urla:* "Maledi-

→





zione! Maledizione! Ti avevo detto di stare calmo, che cavolo hai fatto?". *Tranquillo - gli rispondo - non sono io, penso sia Guerrero quello a muro, sto bene e è tutto a posto».*

Ecatombe dalla quale Scott emerge alla grande

Tutto ciò che segue, per dirlo in cifre, sono duecento giri, con trentatré macchine presentatesi ai nastri di partenza, dieci incidenti tosti, altri undici ritiri e solo dodici piloti al traguardo. Tra quelli all'ospedale, due Andretti, Jeff e il papà Mario, entrambi con fratture agli arti inferiori. Insomma, il reparto di ortopedia e traumatologia del vicino Methodist Ospital ha un'ala tutta riservata ai piloti della Indy 500. Tornando in diretta nella corsa, le bandiere gialle imperversano e Scott Goodyear lestissimo arpiona il gruppone dei più veloci, risalendo la classifica con regolarità. Addirittura a tre quarti di corsa è in terza posizione, con davanti solo due rampolli delle più grandi dinastie nella storia delle corse Usa, Al Unser Junior e Michael Andretti.

Scott non dovrebbe essere lì

E qui avviene la prima cosa inspiegabile. Scott Goodyear non potrebbe né dovrebbe essere lì. Non è uno specialista di ovali. A Indy è alla seconda presenza. Viene da Formula Atlantic, F.Vee, Can-Am, e non c'è niente che lascia presagire di avere la grande chance su un catino, ma l'incredibile, semplicemente, sta accadendo.

Scott sta meravigliando il mondo, alla sua quattordicesima gara su ovale, veleggiando alle soglie dell'impossibile dopo aver recuperato trenta posizioni secche in una delle edizioni più spietate e inaffrontabili della Indy 500. E questo ancora non è niente, perché il bello deve ancora venire. What next? Già, e adesso?

Colpo di scena: Michael è out

Al 189esimo giro, quando Michael Andretti è comodamente in testa e nessuno sembra poterlo impensierire, il più grande colpo di scena della giornata: la sua monoposto rallenta, avviandosi ad abbandonare la gara e lasciando in lotta per la vittoria due piloti che hanno chiaramente staccato tutti gli altri: As Unser Jr. con la blu e bianca Galles/KRACO Racing Galmer G92-Chevy turbo V8 e Scott Goodyear al volante della Walker Racing Lola T92/00-Chevy color carta zucchero e argento, per un finale che mai più nessuno dimenticherà.

La versione di Scott

Il resto è una storia personalissima e toccante, che Scott Goodyear è condannato a ripetere all'infinito, in vita sua. *«Da lì inizia un duello intensissimo, aperto, apparentemente indecifrabile ed emozionante, ma dentro di me resto razionale e so benissimo di non avere alcuna chance e per un motivo semplice. Da tre generazioni gli Unser corrono sugli ovali, io invece ho avuto il mio battesimo del fuoco sul catino corto di Phoenix, solo tre anni prima. Sono un novellino, corro improvvisando, nel traffico non so ancora come muovermi, non ho la minima idea di come beffare un ragazzo-veterano come Junior. Semplicemente decido di fare il mio dovere sino alla fine, dando tutto me stesso, con la consapevolezza che la logica mi vuole secondo. Il resto lo conoscono tutti. Resto attaccato al mio rivale, lo bracco, divento la sua ombra e nel rettilineo finale, al momento decisivo, con mezzo milione di persone in piedi, lo affianco e lo supero, punto. Il problema è un altro. L'operazione riesce, ma dov'è la brickyard, ossia la mitica e sacrale striscia di mattoni che segnala la linea d'arrivo della corsa? Non dipende più da me, ma dal posizionamento di quella striscia rispetto alla mia manovra di sorpas-*

SCENE DA UNA FAMILY STORY CHE COMMUOVE
Sopra e sotto, Scott Goodyear commuove l'America con il suo aplomb da family man. Al centro, Derrick Walker, il suo patron e, in basso, Al Unser jr. col Borg Warner Trophy a fine gara. mentre il canadese non può impedirsi di piangere, dopo tante emozioni contrastanti. A sinistra, Scott Goodyear a caccia di gloria, nel bel mezzo della 500 Miglia di Indianapolis edizione 1992

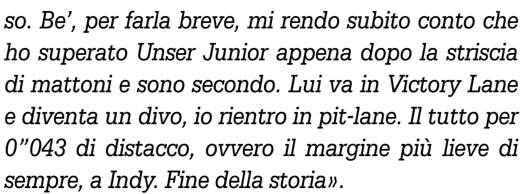












so. Be', per farla breve, mi rendo subito conto che ho superato Unser Junior appena dopo la striscia di mattoni e sono secondo. Lui va in Victory Lane e diventa un divo, io rientro in pit-lane. Il tutto per 0"043 di distacco, ovvero il margine più lieve di sempre, a Indy. Fine della storia».

Un destino ben chiaro

Altroché, la storia continua. L'America si commuove, si schiera, prende posizione e, pur rispettando e onorando il vincitore, tifa apertamente per Scott Goodyear, la Freccia di Toronto, lo elegge a suo beniamino. Ne fa comprensibilmente e giustamente un eroe, perché era 34esimo e non qualificato dopo le prove e 2° in gara, con 33 posizioni recuperate. Una cosa così è unica e non più battibile, solo eguagliabile partendo ultimo e vincendo. Da lì ogni anno e per due lustri, a ogni Indy 500 tutti si augurano di vedere una vittoria di Scott Goodyear. La volta buona sembra arrivare nel 1995 quando si ritrova al comando nel momento giusto ma ad un restart fa l'errore di superare la pace car e viene poi squalificato per non aver scontato la race-penalty che gli viene irrogata. Anche nel 1997 si ritrova in una situazione che richiama il duello finale del 1992, ma stavolta il compagno di squadra Arie Luyendyk gli pianta un sorpasso stordente e arriva un altro inutile e tirato secondo posto, che non cambia le cose.

Una carriera comunque bella

Due secondi posti a Indy, un terzo alla 24 Ore di Le Mans con la Porsche ufficiale e quindi due trionfi alla 500 Miglia di Michigan, a dimostrazione che quando tutto gira bene sui Superspeedway Scott Goodyear è un vincente.
Più altre tre vittorie, a portare a cinque il numero dei successi tra Cart e IRL e un secondo posto in campionato nel 2000.
E dall'altra parte del bilancio, la zona nera della partita doppia, due crash con altrettante fratture dell'osso sacro, la seconda delle quali gli consiglia di chiudere la carriera.
Anche se ciò non gli impedisce un ultimo vittorioso hurrà nell'endurance, nel 2001, con la Brumos Racing che schiera la Fabcar-Porsche alla 6 Ore di Watkins Glen 2001, insieme a David Donohue e Mike Borkowski. La chiusura in bellezza.

La morale della favola strana

Scott Goodyear è più amato e ricordato di molti vecchi vincitori della Indy 500, perché lui sullo Speedway ha ottenuto molto più di una vittoria. Divenendo poi commentatore Tv e apprezzatissimo opinionista televisivo. In poche, parole uno dei simboli più amati della Indy 500.
«Ancora oggi ricevo ogni giorno mail dagli appassionati e la metà di loro riguardano il finale dell'edizione 1992. Dirò di più. In molti, quando tengo degli speech e degli incontri pubblici mi chiedono quante Indy 500 io abbia vinto in carriera perché sono incerti se una o due... Non è incredibile? La bellezza della mia performance 1992 ha retroagito nella memoria collettiva, al punto che tanti sono convinti che abbia davvero vinto io!».
Il resto sta nella sorpresa che ha l'inviato della rivista Sport Illustrated andando nell'ufficio di Scott Goodyear e notando una cosa strana dietro la scrivania, alle spalle dell'interlocutore. *«Mi scusi* - dice il giornalista a Scott -, *ho una domanda: dietro di lei vedo il quadro della gigantografia del suo arrivo in volata alla Indy 500 del 1992, ma l'immagine è capovolta. Come mai?».*
«Be' - gli risponde Scott Goodyear - *è la lezione che ho avuto dalla vita e il senso di tutto. Pensavo che quella fosse una sconfitta, invece era la mia vittoria più bella. Dipende da come uno la prende e se la fa bastare. E dipende dal verso in cui uno mette il quadro. La prospettiva a rovescio in cui l'ho appeso è la sola a farmi vedere davanti. Quella più vera. L'unica a spiegarmi che in fondo ho vinto io».* ●

CAMARA CON VISTA SUL TETTO DEL CAMPIONATO

CON UN DOPPIETTA IL BRASILIANO DEL FERRARI DRIVER ACADEMY ALLUNGA IN TESTA ALLA SERIE. UNA VERA E PROPRIA DIMOSTRAZIONE DI SUPERIORITÀ DELL'ALFIERE PREMA

ANTONIO CARUCCIO

Rafael Camara allunga in vetta alla classifica della Formula Regional European Championship by Alpine. Il brasiliano portacolori del Ferrari Driver Academy in forze al team Prema si è imposto in entrambe le corse disputatesi sul circuito di Spa-Francorchamps, il secondo round della stagione 2024. Una dimostrazione di superiorità del sudamericano soprattutto nella giornata di sabato, quando dopo una partenza dalla sesta posizione in griglia con le qualifiche disputatesi sul bagnato, ha recuperato sino alla vittoria. Più facile il dominio domenicale, quando partito dalla pole Camara ha concluso con facilità in prima posizione. Dopo due gare il brasiliano è indubbiamente l'uomo da battere con tre vittorie su quattro gare disputate e si invola verso il terzo round di Zandvoort con 93 punti in classifica, quasi bottino pieno sui cento massimi assegnabili. Due volte sul podio in seconda posizione ha concluso Noah Stromsted. Il danese di RPM, compa-



RAFAEL SUL GRADINO PIÙ ALTO
Due successi sulla pista di Spa lanciano Rafael Camara sul gradino più alto della serie. A fianco il via di gara-1

gine piacentina al terzo anno nella serie, seppur vincitore tra i rookie, sabato ha ricevuto una penalità di due posizioni per aver effettuato un sorpasso con due ruote sull'erba al Kemmel, che ha promosso sul podio Zachary David. Piazza d'onore invece legittimata in occasione di gara-2 con la battaglia arrivata con James Wharton. L'australiano, dopo aver saltato gara-1 per un incidente in qualifica, si è potuto rifare con il podio della domenica, portando a casa un altro trofeo per il team Prema. Assente per la concomitanza monegasca in Formula 3 Nikita Bedrin, mentre non ha preso parte alla giornata domenicale Dorian Pin, colpita dai postumi di una forma influenzale. Exploit di Matteo De Palo in gara-1 col quinto posto assoluto, secondo tra i rookie, mentre in campionato il miglior alfiere tricolore resta Barando Badoer. Sesto in classifica ed a punti in tutte le tappe di inizio stagione grazie anche alle penalità, è stato uno dei piloti più corretti nelle fasi di battaglia corpo a corso sul circuito belga ed è il riferimento in seno a Van Amersfoort Racing. Un guizzo invece per Tuukka Taponen, che in campionato è terzo alle spalle di Evan Giltaire. Il finlandese è sembrato il migliore tra gli alfieri di R-Ace GP ed ha lottato a lungo per il podio domenica, venendo poi beffato dopo la ripartenza a seguito della safety-car intervenuta per un incidente a Les Combes tra Bhirombhakdi ed Andriolo. Enzo Deligny, come Badoer, ha fatto della costanza il suo punto forte in questo inizio di stagione. L'alfiere del Red Bull Junior Team ha infatti completato in Top-10 entrambe le manche in Belgio, pur lontano dalla lotta per il podio che lo aveva visto coinvolto ad Hockenheim. Occasione sprecata invece per Ugo Ugochukwu, che dopo aver stallato dalla partenza in seconda fila, si è dovuto accontentare della 22° posizione finale dopo essere ripartito dal fondo. Miglior risultato fino ad ora per le Iron Dames arrivato con la 16° posizione di Marta Garcia, campionessa in carica della F1 Academy. ●

BILINSKI, LA POLE DEL CORAGGIO

IL PORTACOLORI DELLA TRIDENT SI ESALTA SUL BAGNATO: È 2° IN GARA-1

Il coraggio. È stato il tratto distintivo di Roman Bilinski nel fine settimana di Spa. Il pilota anglo-polacco in forze al team Trident si è portato a casa la prima pole position della sua carriera al termine di una sessione, quella del sabato iniziata sul bagnato e che ha visto il progressivo miglioramento. Roman è riuscito laddove ha fallito Wharton, anche lui uscito dai box con le slick, ma autore di un incidente al Raidillon che lo ha messo nel muro danneggiando il telaio ed estromettendolo da gara-1. Bilinksi ha messo a frutto la sua esperienza non solo in tre anni di FRECA ma anche grazie al titolo arrivato nella serie oceanica questo inverno che ha disputato più della metà delle sue corse sul bagnato. *«Ho dato tutto quello che avevo ed abbiamo fatto una scelta di pneumatici azzardata che ha però pagato»* le parole di Roman. Terzo al traguardo di gara-1, promosso secondo per una penalità ad un rivale, il coraggio di Bilinski è emerso anche in gara-2, quando spinto sull'erba del Kemmel da Domingues, ha avuto la freddezza di non inchiodare e non perdere il controllo della sua vettura. L'inglese si è visto sfiorare ad altissima velocità prima della staccata di Les Combes da altre 30 monoposto, che lo hanno fortunatamente evitato. ●



CLASSIFICHE

Spa (B) 25-26 maggio

Gara-1: 1. Rafael Camara (Prema) 12 giri 27'30"157 alla media di 183,3km/h; 2. Roman Bilinski (Trident) a 3"616; 3. Zachary David (R-Ace) a 4"366; 4. Noah Stromsted (RPM) a 0"129; 5. Matteo De Palo (Sainteloc) a 10"392; 6. Enzo Peugeot (Sainteloc) a 6"709; 7. Alessandro Giusto (ART) a 7"404; 8. Brando Baoder (VAR) a 12"062; 9. Enzo Deligny (R-Ace) a 13"733; 10. Nikhil Bhora (MP) a 11"148; 11: Theophile Nael (Sainteloc) a 14"391; 12. Evan Giltaire (ART) a 14"865; 13. Tuukka Taponen (R-Ace) 15"498; 14. Valerio Rinicella (MP) a 15"780; 15. Ugo Ugochukwu (Prema) a 15"145; 16. Nicola Lacorte (Trident) a 17"525; 17. Ivan Domingues (VAR) a 18"007; 18. Liu Ruiqui (Trident) a 20"027; 19. Costa Toparis (KIC) a 20"659; 20. Kanato Le (G4) a 25"874; 21. Marta Garcia (Iron Dames) a 26"660; 22. Dorian Pin (Iron Dames) a 28"054; 23. Jesse Carrasquedo (G4) a 33"126; 24. Hoang Dat Sower (KIC) a 33"298; 25. Yaroslav Veselaho (ART) a 36"030; 26. Nandhavud Bhirombhakdi (KIC) a 34"690; 27. Lena Buhler (ART) 39"436; 29. Edgar Pierre (RPM) a 3 giri.

Giro veloce: Noah Stromsted 2'16"505 alla media di 184,7km/h

Gara-2: 1. Rafael Camara (Prema) 11 giri in 29'04"934 alla media di 158,9 km/h; 2. Noah Stromsted (RPM) a 2"491; 3. James Wharton (Prema) a 4"519; 4. Alessandro Giusti (ART) a 6"244; 5. Tuukka Taponen (R-ACE) a 6"838; 6. Evan Giltaire (ART) a 7"531; 7. Theophile Nael (Sainteloc) a 7"937; 8. Enzo Deligny (R-Ace) a 9"758; 9. Enzo Peugeot (Sainteloc) 12"376; 10. Brando Baoder (VAR) a 12"889; 11. Matteo De Palo (Sainteloc) a 12"955; 12. Zachary David (R-Ace) a 15"166; 13. Nicola Lacorte (Trident) a 15"443; 14. Valerio Rinicella (MP) a 14"236; 15. Marta Garcia (Iron Dames) a 16"024; 16. Giovanni Maschio (RPM) a 19"604; 17. Nikhil Bohra (MP) a 20"237; 18. Liu Ruiqui (Trident) a 16"463; 19. Edgar Pierre (RPM) a 20"505; 20. Kanato Le (G4) a 21"394; 21. Ugo Ugochukwu (Prema) a 21"572; 22. Costa Toparis (KIC) a 22"637; 23. Jesse Carrasquedo (G4) a 22"809; 24. Pedro Clerot (VAR) a 22"898; 25. Lena Buhler (ART) a 24"525; 26. Yaroslav Veselaho (ART) a 27"923; 27. Ivan Domingues (VAR) a 33"287; 28. Hoang Dat Sower (KIC) a 1 giro; 29. Roman Bilinski (Trident) a 2 giri.

Giro Veloce: Rafael Camara in 2'16"791 alla media di 184,3 km/h.

Il campionato

1. Camara 93 punti; 2. Giltaire 33; 3. Taponen & Wharton & Stromsted 30; 6. Badoer 27; 7. Domingues 26; 8. Giusti 22; 9. Bilinski 20; 10. Deligny 18.



ATTENTI A QUEL TORO...

NELLA PRIMA GARA DELL'ANNO CON FORMATO ENDURANCE, VINCONO AL ZUBAIR-GRENIER, MA GODONO SOPRATTUTTO I SECONDI, DELEDDA-PEPPER CON LA LAMBO OREGON. SCOPRIAMO PERCHÉ

ALFREDO FILIPPONE

Mercedes mattatrice nella prima gara lunga stagionale del GT Open, ma forse nemmeno tanto... Nel senso che non c'è dubbio che le vetture della Stella fossero quelle più in palla durante l'intero weekend, ma anche che il responso finale non è negativo per le avversarie. Intanto perchè a vincere la gara di 2 ore e 40, denominata GT Open 500, è stata con una prestazione senza sbavature dal via alla bandiera, una macchina che ha in programma solo tre apparizioni spot quest'anno. Nella fattispecie l'Amg di GetSpeed coi colori Al Manar di Faisal Al Zubair e Mikaël Grenier. E dunque, il fatto che sia in testa alla classifica, grazie alla vittoria a Portimao e quella qui che vale doppio, è irrilevante ai sensi della lotta per il titolo.

In quest'ottica, preziosissimo appare il secondo posto conseguito dalla Lamborghini del Team Oregon di Alessio Deledda e Jordan Pepper, emersi alla grande dalla bella lotta alle spalle dei vincitori, e ora da considerare i virtuali leader della classifica, un punto davanti a Diego Menchaca e Marcos Siebert, sulla Mercedes Motopark che, questa sì, lotta per il titolo. I sudamericani, in testa alla classifica alla vigilia della trasferta nelle Ardenne, sembravano in posizione ideale per allungare, specie dopo aver ottenuto la pole ma il pasticcio combinato dal team ai box durante un rifornimento, li ha fatti franare al sesto posto in gara e al secondo in classifica, un punto dietro alla migliore delle Lambo, e a pari merito con un'altra Mercedes, la Sps di Pitamber-Baumann, sempre molto concreti e qui quarti.

Non solo: Deledda e Jordan si stanno imponendo come gli alfieri in casa Oregon, specie dopo la disavventura vissuta in Belgio dalla vettura di punta, quella di Leo Pulcini e Rolf Ineichen. L'esperto elvetico è incappato in un brutto incidente in qualifica, perdendo la vettura all'Eau Rouge e sbattendo violentemente sul Raidillon. Pilota per fortuna incolume ma macchina distrutta, forfait e zero punti. Bene sono andati anche i giovani del team lombardo, con Marzio Moretti e Artem Petrov veloci e combattivi in gara, chiusa al nono posto.

Sulla pista di casa hanno brillato invece i giovanissimi Matisse Lismont e Lorens Lecertua, 34 anni ... in due, che nonostante la poca esperienza sono sempre stati nella top five durante il weekend, concluso portando sul podio assoluto, da terza, l'Aston Martin di Comtoyou, al debutto nella serie.

Weekend difficile per le Ferrari, che non hanno avuto un grande passo. Alla fine quella migliore è risultata ancora una volta quella di Marco Pulcini e Eddie Cheever, quinta in Pro-Am (quanto basta per mantenere la guida della classifica di classe) e soltanto tredicesima assoluta, appena davanti alla vettura di Nicola Marinangeli-Vincent Abril, che hanno vissuto una gara in salita dopo che l'umbro avesse speronato la Porsche di Bergström nel tradizionale parapiglia alla Source subito dopo il via.

In Pro-Am si sono imposti Karol Basz e Jedlinski figlio, che hanno ereditato la vittoria a otto minuti dal termine quando la Porsche sulla quale Alessio Picariello, davvero stratosferico sulla pista di casa, faceva da coach ad Antares au in vista della 24 Ore, è rimasta senza benzina per un difetto al sistema di rifornimento.

Senza se e senza ma il successo di Giuseppe Cipriani in Am, con la Lambo Barone Rampante condivisa qui con Dmitry Gvazava. Il veneto vive quest'anno una seconda giovinezza ed è sempre più al comando della classe per i piloti Bronze. ●

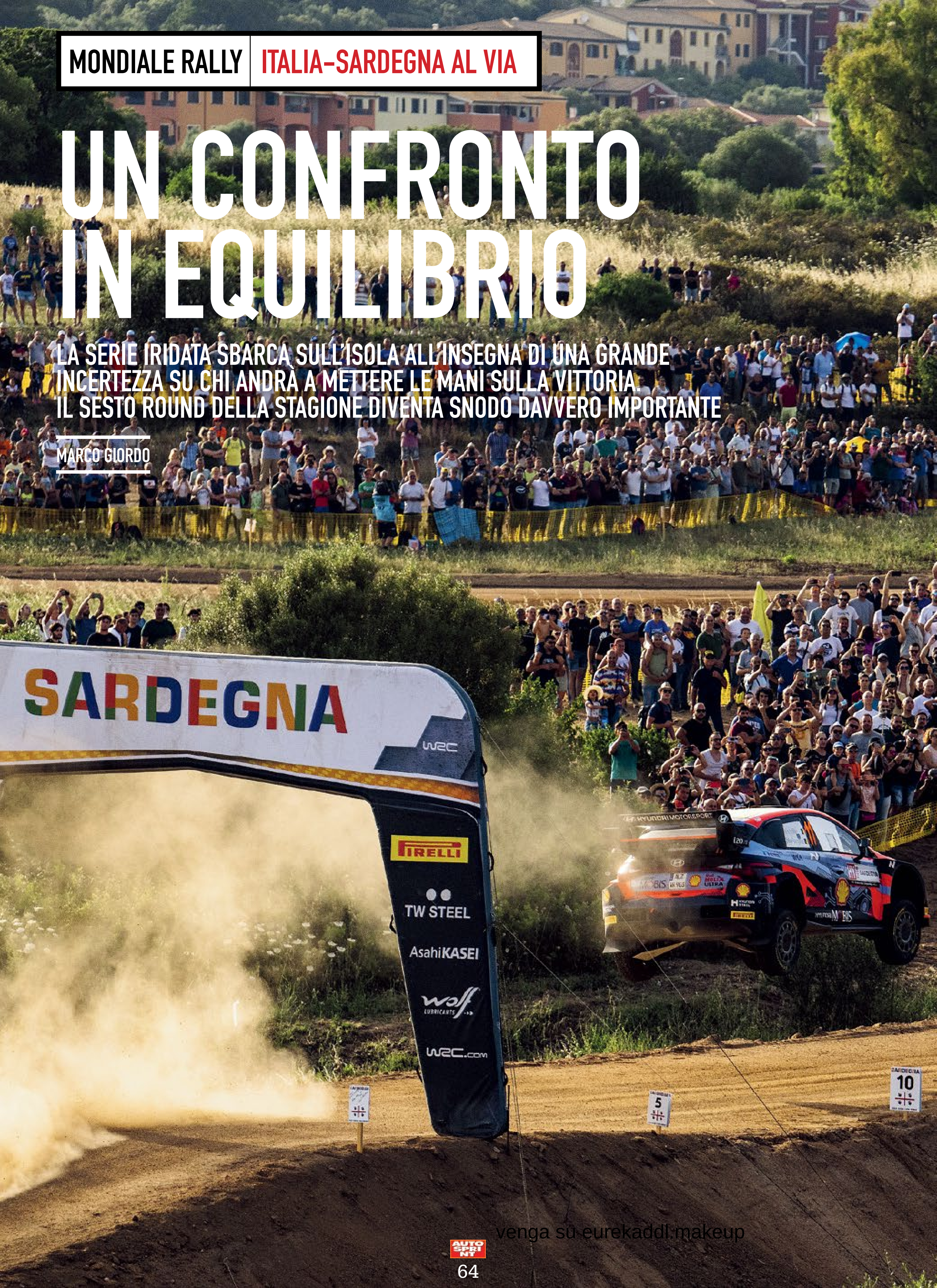
WEEK END DA PROTAGONISTI

Con la Lamborghini Huracan del team Oregon Deledda e Pepper si sono regalati un week end da protagonisti nel GT Open

UN CONFRONTO IN EQUILIBRIO

LA SERIE IRIDATA SBARCA SULL'ISOLA ALL'INSEGNA DI UNA GRANDE INCERTEZZA SU CHI ANDRÀ A METTERE LE MANI SULLA VITTORIA. IL SESTO ROUND DELLA STAGIONE DIVENTA SNODO DAVVERO IMPORTANTE

MARCO GIORDO





IN VOLO VERSO UN'ALTRA VITTORIA
Thierry Neuville vola alla conquista della vittoria nell'edizione 2023. Il belga della Hyundai punta a un nuovo successo per mantenere ancora la sua leadership nella corsa al titolo Piloti

Il mondiale rally si presenta in Sardegna alla sua sesta prova stagionale con una grande incertezza su chi vincerà, perché sinora ci sono stati quattro vincitori diversi in cinque appuntamenti. Solo Ogier ha vinto due gare, tra l'altro le ultime due in Croazia e Portogallo, mentre Neuville si era aggiudicato il Monte Carlo, Lappi la Svezia e Rovanpera il Safari. Il campionato a mezzo servizio del "world champion" in carica Kalle Rovanpera e di Sébastien Ogier, ha dato vita infatti ad una lotta apertissima tra Neuville ed Evans con Tanak e Fourmaux che seguono più staccati, mentre nei costruttori quella tra Hyundai e Toyota si preannuncia come una lunga volata che si concluderà solo a novembre in Giappone. Un equilibrio che è aumentato grazie anche al nuovo punteggio, con i punti del sabato a cui si aggiungono quelli del Super Sunday e della power stage. Ecco perché la bagarre si è fatta ancor più intensa, e la domenica spesso e volentieri i piloti ci hanno messo una pezza rimediando ad una prima parte di gara complicata.

OGIER E HYUNDAI IN FUGA

Il mondiale è tornato a casa dal Portogallo con due notizie importanti: la leadership di Neuville nel mondiale piloti, e la conferma della velocità della Toyota sulla terra. Che questo sia l'anno buono di Neuville sembra ormai un fatto assodato, anche perché Evans in Portogallo con la foratura nella prima tappa ed i guai nella giornata finale è finito nelle retrovie perdendo terreno prezioso. Possiamo dire quindi che è iniziata la fuga di Neuville, visto che il belga ha ora ben 24 punti di vantaggio su Evans, con Tanak terzo a 31 lunghezze di distacco? Ce lo dirà la Sardegna, di sicuro in Portogallo c'è stata la conferma delle performance sulla terra della Toyota, che si è aggiudicata la gara con Ogier ma che per gli errori dei suoi piloti ha perso la testa del mondiale marche. E' stato questo il terzo successo stagionale della casa giapponese in cinque gare, con Ogier che con la sua esperienza ha portato la sua Yaris per la seconda volta consecutiva sul gradino più alto del podio. Al contrario di Rovanpera, che anche in Portogallo ha sbagliato così come aveva fatto in Svezia, dimostrando di mal digerire il fatto di non correre in questa stagione con continuità. E adesso la squadra capitanata da Jari-Matti Latvala che ha già effettuato i suoi test in Sardegna, punta a continuare ad Alghero la sua striscia positiva, dove Ogier potrebbe tranquillamente calare il tris visto che venerdì partirà quinto. E poi Séb magari proseguendo la sua striscia anche in Polonia potrebbe cambiare i suoi programmi. Chissà, mai dire mai? Niente test pre-event invece sull'isola dei quattro mori per Ford e Hyundai, occhio però ai coreani.

La Hyundai è su di giri e ha vinto ben sei delle ultime otto edizioni della gara italiana, ecco perché Neuville, Tanak e Sordo sperano nel colpaccio.

21ª EDIZIONE

Il Rally Italia Sardegna giunto alla sua 21a edizione aggiunge così un'altra casella alla sua storia, ospitando ancora sui suoi insidiosi percorsi per la terza volta le nuove vetture ibride. Per l'occasione ci sarà un'edizione sperimentale, con un format compatto, una kermesse che si svolgerà in sole 48 ore. Il tutto in base ad una deroga che il Rally Italia Sardegna ha ottenuto dalla FIA, per correre e testare in questa 21a edizione un format di evento più concentrato, che potrebbe diventare un'opzione nel prossimo futuro per altri organizzatori, in base ai nuovi regolamenti FIA in corso di introduzione. *«Sono curioso di vedere cosa succederà nel prossimo Rally Italia Sardegna* – ha detto Peter Thul, Senior Director Sport della Wrc Promoter –. *Per noi è una gara test importante, un esperimento interessante, visto che tutte quelle prove speciali davvero difficili in un format così compatto, dovrebbero garantire una bella bagarre. Ne abbiamo visto un'anticipazione già in Croazia, dove la gara misurava in totale 283 km cronometrati».* Saranno invece 266,12 i km di gara in programma nell'isola dei quattro mori, con tre tappe impegnative e soprattutto con un sabato che non prevede assistenza a metà giornata, con i piloti impegnanti poi nel pomeriggio negli impegnativi passaggi sui crono del Monte Acuto. In Sardegna la Hyundai è tradizionalmente la principale favorita, visto che la casa coreana si è aggiudicata ben sei delle ultime otto edizioni della gara italiana. Solo la Ford nel 2017 con Ott Tanak e la Toyota nel 2021 con Sébastien Ogier sono state capaci di interrompere questa storica egemonia del team coreano, che spera nel colpaccio ad Alghero per portare a casa la sua terza vittoria stagionale. Ma è Ogier l'ago

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
Dopo la vittoria in Portogallo la Toyota va a caccia del successo anche in Sardegna. A destra Fourmaux atteso a una gara ad alta quota con la Puma Rally 1

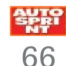
ALBO D'ORO DEL RALLY ITALIA SARDEGNA

I recordman sono Loeb e Ogier con 4 vittorie a testa
Neuville 3 vittorie, Sordo e Tanak 2 vittorie
P.Solberg, Gronholm, Latvala, Hanninen e Hirvonen 1 vittoria

2004	P. Solberg - Mills (N-GB)	Subaru Impreza WRC
2005	Loeb - Elena (F-MC)	Citroën Xsara WRC
2006	Loeb - Elena (F—MC)	Citroën Xsara WRC
2007	Grönholm - Rautiainen (FIN)	Ford Focus WRC
2008	Loeb - Elena (F-MC)	Citroën C4 WRC
2009	Latvala - Anttila (FIN)	Ford Focus WRC 2009
2010	Hanninen - Markkula (FIN)	Skoda Fabia S2000 *
2011	Loeb - Elena (F—MC)	Citroën DS3 WRC
2012	Hirvonen - Lehtinen (FIN)	Citroën DS3 WRC
2013	Ogier - Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC
2014	Ogier - Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC
2015	Ogier - Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC
2016	Neuville – Gilsoul (B)	Hyundai i20 New Generation WRC
2017	Tanak-Jarveoja (EST)	Ford Fiesta WRC
2018	Neuville – Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC
2019	Sordo – Del Barrio (E)	Hyundai i20 WRC
2020	Sordo – Del Barrio (E)	Hyundai i20 WRC
2021	Ogier - Ingrassia (F)	Toyota Yaris WRC
2022	Tanak-Jarveoja (EST)	Hyundai i20 Rally 1
2023	Neuville – Wydaeghe (B)	Hyundai i20 Rally 1

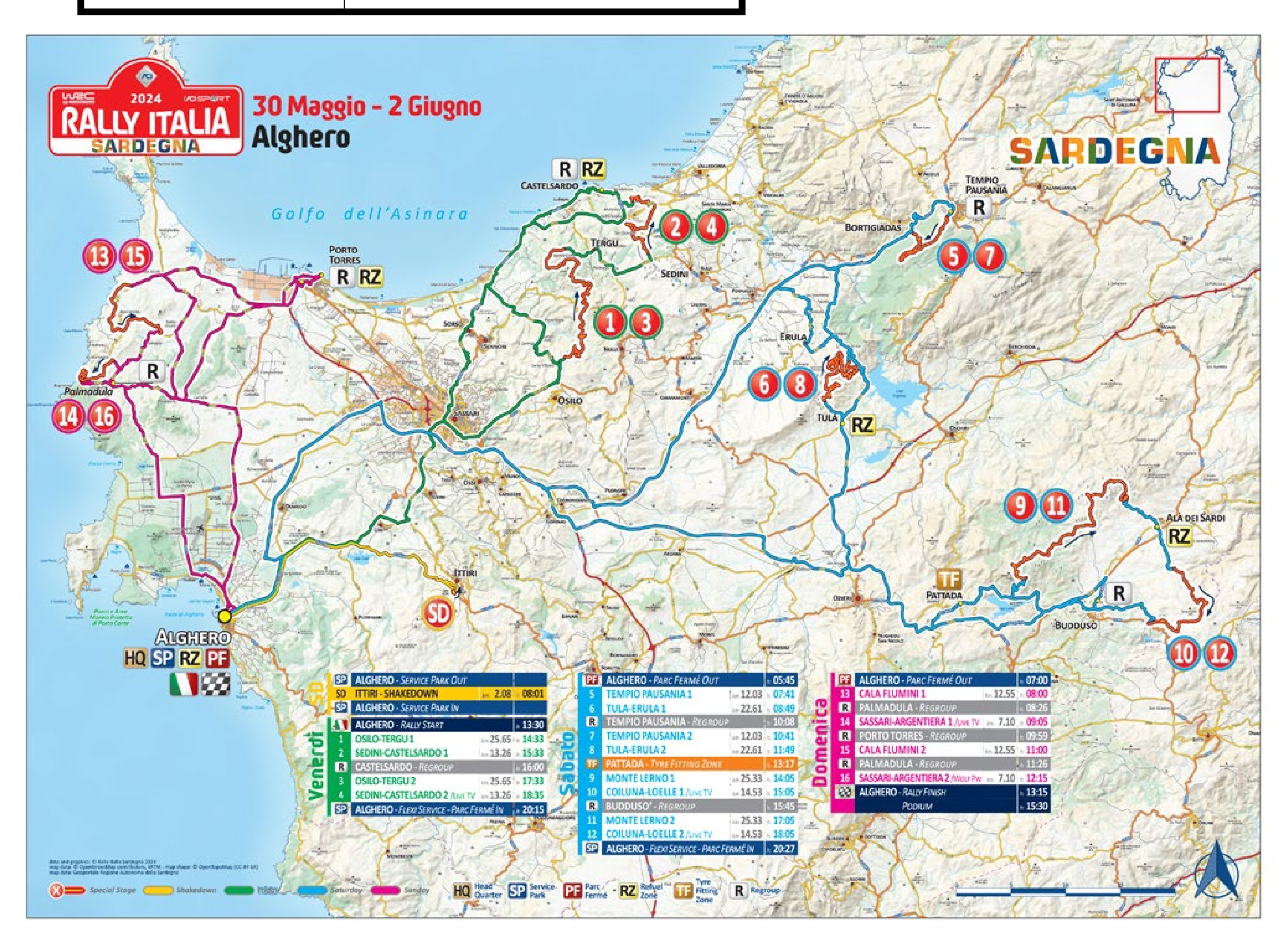
*edizione valida per l'IRC





FORD PERFORMANCE
Castrol
SafetyCulture
Ford
FORD
PIRELLI

Panasonic
17
A-7445
Mobil 1
NISULA
CCi
PIRELLI



	Venerdì	km	h
SP	ALGHERO - Service Park Out		
SD	ITTIRI - SHAKEDOWN	2.08	08:01
SP	ALGHERO - Service Park In		
	ALGHERO - Rally Start		13:30
1	OSILO-TERGU 1	25.65	14:33
2	SEDINI-CASTELSARDO 1	13.26	15:33
R	CASTELSARDO - Regroup		16:00
3	OSILO-TERGU 2	25.65	17:33
4	SEDINI-CASTELSARDO 2 /Live TV	13.26	18:35
SP	ALGHERO - Flexi Service - Parc Fermé In		20:15

	Sabato	km	h
PF	ALGHERO - Parc Fermé Out		05:45
5	TEMPIO PAUSANIA 1	12.03	07:41
6	TULA-ERULA 1	22.61	08:49
R	TEMPIO PAUSANIA - Regroup		10:08
7	TEMPIO PAUSANIA 2	12.03	10:41
8	TULA-ERULA 2	22.61	11:49
TF	PATTADA - Tyre Fitting Zone		13:17
9	MONTE LERNO 1	25.33	14:05
10	COILUNA-LOELLE 1 /Live TV	14.53	15:05
R	BUDDUSO' - Regroup		15:45
11	MONTE LERNO 2	25.33	17:05
12	COILUNA-LOELLE 2 /Live TV	14.53	18:05
SP	ALGHERO - Flexi Service - Parc Fermé In		20:27

	Domenica	km	h
PF	ALGHERO - Parc Fermé Out		07:00
13	CALA FLUMINI 1	12.55	08:00
R	PALMADULA - Regroup		08:26
14	SASSARI-ARGENTIERA 1 /Live TV	7.10	09:06
R	PORTO TORRES - Regroup		09:59
15	CALA FLUMINI 2	12.55	11:00
R	PALMADULA - Regroup		11:26
16	SASSARI-ARGENTIERA 2 /Wolf PW	7.10	12:15
	ALGHERO - Rally Finish		13:15
	Podium		15:30

della bilancia, perché partendo dietro in Sardegna l'otto volte campione del mondo potrebbe dire la sua come non mai, così come Dani Sordo che anche lui prenderà il via nelle retrovie. Nel Wrc 2 da seguire Pierre Louis Loubet, osservato speciale visto che il giovane còrso ha sempre fatto bene sugli sterrati della Gallura e del Monte Acuto, insieme a Solberg, Rossel e Gryazin ed occhio anche il nostro giovane pilota di ACI Team Italia Roberto Daprà. Insomma, come sempre, nell'appuntamento iridato sugli sterrati della Sardegna, la battaglia sarà molto aperta in una gara sempre selettiva in cui la presenza di una tappa lunga senza assistenza il sabato, quando si correrà sulle insidiose prove di Tempio, Tula, Loelle e Monte Lerno, porterà ad una scelta di strategie che sarà più determinante del solito.

87 AL VIA

Saranno in totale 87 gli equipaggi al via in Sardegna di ben 34 nazionalità diverse (Italia, Finlandia, Belgio, Svezia, Irlanda, Estonia, Giappone, Gran Bretagna, Principato di Monaco, Francia, Spagna, Lussemburgo, Russia, Bulgaria, Bolivia, Argentina, Perù, Repubblica Céca, Polonia, Paraguay, Germania, Svizzera, Austria, Australia, Turchia, Croazia, Messico, Cile, Brasile, Kazakistan, Sud Africa, Oman, Romania, Grecia), nuovo record per la manifestazione a conferma dell'internazionalità dell'evento, ed a testimonianza di quanto il rally mondiale sia un importante palcoscenico che promuove la Sardegna diffondendone l'immagine in tutto il mondo. Sarà presente una nutrita rappresentanza di ben 21 equipaggi italiani (dei quali 8 sono sardi), seguiti dai francesi con 9 iscritti, sono invece 5 gli spagnoli, 4 i finlandesi e gli éstoni, con poi a seguire tutti gli altri. Saranno 8 le vetture Rally 1 ibride in gara che saranno affidate ai tre driver ufficiali di Toyota (Ogier, Evans e Katsuta), ai tre di Hyundai (Neuville, Tanak e Sordo) e ai due di Ford MSport (Fourmaux e Munster). Sono ben 42 i piloti iscritti nel Wrc 2, tra loro spiccano le presenze di Yohan Rossel e Nikolay Gryazin su Citroen C3 Rally 2, di Oliver Solberg, Pierre Louis Loubet e Kajetan Kajetanowicz su Skoda Fabia RS Rally2, di Teemu Suninen, Nicolas Ciamin ed Emil Lindholm su Hyundai

TRE GIORNI NELLA POLVERE
Tre giorni di sfida nella polvere dei meravigliosi sterrati della Sardegna per una sfida che si annuncia dura e spettacolare

i20 Rally 2 e di Sami Pajari, Georg Linnamae, Roope Korhonen e Jans Solans su Toyota Yaris Rally 2. Da segnalare anche la presenza di Pepe Lopez (Ford Fiesta Rally 2) e Martin Prokop (Skoda) per la 19a volta al via nell'isola, mentre tra i Master l'ex campione Mauro Miele se la vedrà con il tedesco Armin Kremer (entrambi su Skoda Fabia Rally2). Sono iscritti al Wrc 2 anche il pilota di ACI Team Italia Lorenzo Daprà ed i nostri Donetto, Hoelbling, Brazzoli Tiramani. Covi e Pozzo navigato dal sardo Pier Paolo Cottu (tutti su Skoda). In gara poi anche 18 driver nel Mondiale Junior sulle Ford Fiesta Rally 3 di MSport Poland, con in testa i principali protagonisti di questa stagione vale a dire l'éstone Jurgenson e l'australiano Gill. Infine sono in totale 8 gli equipaggi sardi in gara, tra loro ci sarà in primis Francesco Marrone, l'unico pilota ad aver partecipato a tutte le 21 edizioni della gara, su Peugeot 208 T16 navigato da Francesco Fresu. Al via anche Giuseppe Dettori, alla sua 18a partecipazione, navigato da Carlo Pisano su Skoda Fabia, e poi anche Mura-Demontis (Skoda Fabia), Liceri-Mendola (Ford Fiesta R3), Biancu-Mazzone Renault Clio R3), ed infine Pusceddu-V.Cottu, Schirru-Salis e Mara-Tendas (tutti su Peugeot 208 R4).

16 LE SPECIALI IN PROGRAMMA

Il tempo è davvero volato, il Rally Italia Sardegna festeggerà nel 2024 il suo 21° compleanno nel weekend dal 31 maggio a 2 giugno con una gara tutta concentrata su Alghero, ed un percorso che ripropone il ritorno delle speciali di Osilo-Tergu e Cala Flumini, oltre a quello della power stage dell'Argentiera, insieme alla conferma dei crono di Castelsardo, Tempio, Tula, Loelle e Monte Lerno. Saranno in totale 16 le prove speciali in programma, suddivise in tre tappe ed in sole 48 ore di gara, con 266,12 km cronometrati in programma tutti su sterrato. La location ritorna quest'anno al porto di Alghero, dove giovedì 30 maggio si terrà la cerimonia di partenza e la parata cittadina. Poi la gara prosegue venerdì 31 con lo shakedown di Ittiri in programma alle ore 8.01, e lo start nel pomeriggio alle 13.30 con la partenza della prima tappa composta da 4 speciali e 77,82 km cronometrati. I piloti disputeranno le prove ripetute due volte di Osilo-Tergu (25,65 km) in versione lunga ed al contrario rispetto al senso tradizionale, e Sedini-Castelsardo (13,26 km) con a metà tappa un riordino a Castelsardo. Sabato 1° giugno la seconda tappa sarà ricavata sugli sterrati della Gallura e del Monte Acuto, con 8 prove speciali (quattro ripetute due volte) e 149 km cronometrati. Si inizia con i classici crono di Tempio (12,03 km) e Tula-Erula (22,61 km) ripetuti due volte, e dopo una tyre fitting zone a Pattada la gara proseguirà sui crono da ripetersi due volte nel Monte Acuto di Coiluna-Loelle (14,53 km) e Monte Lerno (25,33 km) con i concorrenti che a fine giornata faranno assistenza al parco assistenza di Alghero. Infine domenica 2 giugno sono 39,30 i km cronometrati ricavati tutti nella Nurra da percorrere nella tappa finale, suddivisi in quattro speciali, con due passaggi a Cala Flumini (12,55 km) e nella power stage di Sassari-Argentiera (7,10 km), che nel secondo passaggio delle ore 12.15 andrà in onda in diretta televisiva in tutto il mondo. Il podio finale al porto di Alghero è in programma alle ore 15.30. ●

GLI ORARI DEL RALLY ITALIA SARDEGNA 2024

Venerdì 31 maggio
Shakedown
Ittiri (km 2,08) ore 8.01

1ª Tappa
77,82 km cronometrati
P.S. 1 Osilo-Tergu 1 (km 25,65) ore 14.33
P.S. 2 Sedini-Castelsardo 1 (km 13,26) ore 15.33
Riordino a Castelsardo ore 16.00
P.S. 3 Osilo-Tergu 2 (km 25,65) ore 17.33
P.S. 4 Sedini-Castelsardo 2 (km 13,26) ore 18.35
Parco assistenza Alghero ore 20.15

2ª Tappa
Sabato 1° giugno
149,00 km cronometrati
P.S. 5 Tempio 1 (km. 12,03) ore 7.41
P.S. 6 Tula-Erula 1 (km. 22,61) ore 8.49
Riordino a Tempio alle ore 10.08
P.S. 7 Tempio 2 (km. 12,03) ore 10.41
P.S. 8 Tula-Erula 2 (km. 22,61) ore 11.49
Riordino e Tyre Fitting Zone a Pattada ore 13.17
P.S. 9 Monte Lerno 1 (km. 25,33) ore 14.05
P.S. 10 Coiluna-Loelle 1 (km. 14,53) ore 15.05
P.S. 11 Monte Lerno 2 (km. 25,33) ore 17.05
P.S. 12 Coiluna-Loelle 2 (km. 14,53) ore 18.05
Parco assistenza Alghero ore 20.27

3ª Tappa
Domenica 2 giugno
39,30 km cronometrati
P.S. 13 Cala Flumini 1 (km. 12,55) ore 8.00
P.S. 14 Sassari-Argentiera 1 (km. 7,10) ore 9.05
Riordino a Porto Torres ore 9.59
P.S. 15 Cala Flumini 2 (km. 12,55) ore 11.00
P.S. 16 Sassari-Argentiera 2 (km. 7,10) ore 12.15

Premiazione finale ore 15.30 al porto turistico di Alghero

CLASSIFICHE

LE CLASSIFICHE DEL MONDIALE RALLY 2024 dopo il Portogallo
Mondiale Piloti
1. Neuville 110 punti; 2. Evans 86; 3. Tanak 79; 4. Fourmaux 71; 4. 5. Ogier 70; 6. Katsuta 49; 7. Rovanpera 36; 8. Lappi 23; 9. Mikkelsen 14; 10. Solberg 12.
Mondiale Costruttori
1. Hyundai 219 punti; 2. Toyota 215; 3. MSport Ford 116.
WRC 2
Assoluta:
1.Rossel 53 punti; 2. Solberg 43; 3. Gryazin 40; 4. Ciamin 36; 5. Lopez e Soalns 33; 7. Joona 31; 8. Greensmith 25 ; 9. Korhonen 20 ; 10. Linnamae 19.
Wrc 2 Challenger: 1. Ciamin 48 punti, 2. Gryazin e Lopez 43 ; 4. 4. Solans 38 ; 5. Joona 35 ; 6. Pajari, Korhonen e Kajetanowicz 25.
Wrc Masters: 1. Miele 43 punti; 2. Trivino 33; 3. Raoux, Kremer, Solowow e Tundo 25.
JUNIOR
1. Jurgenson 55 punti; 2. Johansson 33; 3. Gill 25; 4. Maior 19; 5. Kelly 15.



ROMA, VOGLIA DI MONDIALE

IL PRESIDENTE DELL'ACI STICCHI DAMIANI PUNTA AD AVERE 2 GARE IRIDATE IN ITALIA

LORENZO LUCIDI

L'Italia potrebbe ospitare due tappe del WRC, affiancando al tradizionale appuntamento del Rally di Sardegna una seconda gara. Lo ha rivelato Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'ACI, nel corso dell'evento di presentazione del Rally d'Italia 2024 a Roma. Sarebbe proprio la Capitale la città destinata a ospitare il nuovo evento, promuovendo l'attuale Rally di Roma a tappa del Mondiale e rendendo il nostro l'unico Paese ad avere due appuntamenti nel calendario. Un risultato che si punta a raggiungere anche in virtù della lunghissima tradizione italiana nei rally, fatta di piloti del calibro di Munari e Biasion, nonché dei tanti successi ottenuti da Costruttori come Fiat e Lancia. Di lunga data è del resto ormai anche la permanenza del Rally d'Italia nel calendario iridato, dapprima con Sanremo, dal 1970 al 2003, e poi con la Sardegna. Adesso potrebbe aggiungersi anche Roma, ma non come sostituta della Sardegna, assicura Sticchi Damiani: *«Sarebbe bello avere entrambe* – ha detto – *da una parte la terra selvaggia e la natura, dall'altra il Colosseo. La Sardegna e Roma sono complementari. La nostra è una terra che può ospitare due Rally Mondiali, e noi ci proveremo»* ha spiegato il presidente. Disputato per la prima volta nel 2013, il Rally di Roma Capitale è diventato rapidamente uno dei principali eventi rally in Italia e ha guadagnato, dal 2017, la validità per il Campionato Europeo ERC. Con piloti come Scandola, Campedelli, Basso e Crugnola nel suo albo d'oro, l'evento romano ha negli anni sfruttato alcune delle location più scenografiche della città come sfondo per trasferimenti e prove speciali: da Castel Sant'Angelo al Colosseo, passando per il Circo Massimo e le Terme di Caracalla fino al Palazzo della Civiltà Italiana dell'EUR. Il grosso del percorso di gara è invece ospitato nelle zone a sud-est della Capitale, in particolare nella provincia di Frosinone. Un rally tutto su asfalto, con caratteristiche diametralmente opposte a quelle della Sardegna che invece è uno dei pochi a svolgersi ancora su sterrato. Scartata l'ipotesi di un rally "itinerante", con partenza da Roma e trasferimento in Sardegna (opzione giudicata impraticabile a causa dell'imprevedibilità delle condizioni per la navigazione) l'obiettivo è adesso quello di far includere il Roma Capitale nel calendario del WRC. Un'impresa non facile, con un solo precedente, quello del 2020, quando in piena pandemia l'Italia riuscì a garantire lo svolgimento di tre gran premi di Formula 1 e due Rally Mondiali, Sardegna e Monza. Chiusa la parentesi Covid con tutte le sue anomalie, raddoppiare il numero degli appuntamenti iridati in Italia sarà un'impresa tutt'altro che semplice. *«Ma noi siamo abituati a sognare* – ha chiuso Sticchi Damiani – *e a volte i sogni si realizzano…»*. ●

SI PUNTA AL RADDOPPIO
Il presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani sogna due gare italiane nel Mondiale Rally. Oltre agli sterrati della Sardegna, l'Italia vorrebbe avere una seconda gara nel WRC con il Rally Roma Capitale

TROFEO ITALIANO RALLY | SALENTO

PEDERSOLI AL FOTOFINISH

IL BRESCIANO VA A SEGNO CON LA DS3 WRC DOPO UN DUELLO APPASSIONANTE CON IL LEADER DELLA SERIE TESTA: ALLA FINE A FARE LA DIFFERENZA C'È SOLO 1"5. TERZA PIAZZA PER ROSSETTI

DANIELE SGORBINI

Decimi pesanti come macigni, virgole disegnate con un'attenzione maniacale ai dettagli, traiettorie pennellate al millimetro continuando a camminare sul filo tra gli stretti muretti del Salento, su strade che per far traversi non hanno pari in Italia. Così Luca Pedersoli e Corrado Bonato hanno vinto il 56. Rally del Salento. Con la loro Citroën DS3 Wrc lo hanno fatto – appunto – sul filo, al termine di una lotta intensa e serratissima contro Giuseppe Testa, che ha reso la gara veramente spettacolare e appassionante da seguire. Decimi di differenza, appunto: distacchi risicatissimi per una tensione che non si è mai fatta meno che enorme. Per Pedersoli, che non aveva partecipato al Marca Trevigiana e che al Rally del Lazio aveva invece concluso terzo, si è tratta di una vittoria davvero importante, conquistata nel momento topico della gara e che ora gli permette di inserirsi a pieno titolo tra quelli veramente interessati al Trofeo Rally. L'inizio era stato per Testa, che dopo l'annullamento della prima prova speciale a Torre Paduli (troppo pubblico) si era imposto nella spettacolo alla Pista Salentina, con appena 6 decimi su Pinzano e 8 su Pedersoli. Il sabato mattina però la musica è subito cambiata e tra i due sono cominciati i fuochi d'artificio: Pedersoli ha vinto sulla ripetizione di Torre Paduli ed è

CONFRONTO INCANDESCENTE

Al termine di un confronto davvero incandescente Pedersoli ha conquistato la vittoria sulle strade del Salento. Il bresciano ha messo alle sue spalle il leader della serie Testa



CLASSIFICHE

56° Rally del Salento, 24-25 maggio 2024, terza prova del Trofeo Italiano Rally 2024

Assoluta: 1. Pedersoli-Bonato (Citroen DS3) in 49'55.5; 2. Testa-Abatecola (Skoda Fabia RS EVO) a 1.5; 3. Rossetti-Gonella (Skoda Fabia EVO) a 51.9; 4. Pinzano-Turati (Vw Polo R5) a 1'10.5; 5. Rizzello-Sorano (Skoda Fabia R5) a 1'10.8; 6. Miele-Paganoni (Skoda Fabia RS) a 1'25.3; 7. Menegatti-Rutigliano (Skoda Fabia RS) a 1'56.0; 8. Silva-Pina (Skoda Fabia R5) a 2'05.7; 9. Nodari-Nodari (Skoda Fabia R5 EVO) a 3'24.9; 10. Di Gesu'-Quarta (Skoda Fabia R5) a 4'05.6.

Gruppo RC1N

Classe WRC 1. Pedersoli-Bonato (Citroen DS3) in 49'55.5;

Gruppo RC2N

Classe A8 1. D' Amico-Lucrezio (Lancia Delta Hf) in 59'41.2;

Classe R5-RALLY2 1. Testa-Abatecola (Skoda Fabia RS EVO) in 49'57.0; 2. Rossetti-Gonella (Skoda Fabia EVO) a 50.4; 3. Pinzano-Turati (Vw Polo R5) a 1'09.0; 4. Rizzello-Sorano (Skoda Fabia R5) a 1'09.3; 5. Miele-Paganoni (Skoda Fabia RS) a 1'23.8; 6. Menegatti-Rutigliano (Skoda Fabia RS) a 1'54.5; 7. Silva-Pina (Skoda Fabia R5) a 2'04.2; 8. Nodari-Nodari (Skoda Fabia R5 EVO) a 3'23.4; 9. Di Gesu'-Quarta (Skoda Fabia R5) a 4'04.1; 10. Lagana'-Invidia (Skoda Fabia R5) a 4'51.1; 11. Primiceri-Primiceri (Skoda Fabia R5) a 6'08.8; 12. Ceccato-Dinelli (Skoda Fabia R5 EVO) a 6'21.2; 13. Forte-Ventruto (Skoda Fabia R5) a 8'16.5;

Gruppo RC4N

Classe R3 1. Liguori-Nicastri (Renault Clio) in 54'18.7;

Classe RALLY4 1. Pisacane-Primiceri (Peugeot 208) in 55'04.3; 2. Saresera-Fenoli (Peugeot 208) a 6.1; 3. Pascale-Lazzarini (Peugeot 208) a 25.7; 4. Solitro-Porzio (Renault Clio RS LINE) a 7'20.4;

Classe RALLY4-R2 1. De Santis-Bello (Peugeot 208) in 57'44.2; 2. De Micheli-Carbone (Peugeot 208) a 5'11.2; 3. Marotta-Agagiu' (Peugeot 208) a 7'36.4;

Classe RSTB14P 1. Fanelli-Cotrufo (Fiat 500) in 1:06'37.4;

Classe RSTB16P 1. Leo-Lifonso (Peugeot 208) in 1:01'13.9; 2. Protopapa-Cucinelli (Mini Cooper JW) a 2'51.0;

Gruppo RC5N

Classe A0 1. Carangelo-Cardigliano (Fiat 600 Sporting) in 1:09'56.8;

Classe N2 1. Memmi-Mastrogiovanni (Citroen Saxo Vts) in 1:03'31.2; 2. Raho-Moffa (Peugeot 106 S16) a 9.6; 3. Fiorio-Brambilla (Peugeot 106 S16) a 3'11.7;

Classe N3 1. Quatrini-Parente (Renault Clio RS) in 58'59.2; 2. Stilla-Stilla (Renault Clio RS) a 10'45.0;

Classe RA5H 1. Dallapiccola-Andrian (Suzuki Swift) in 59'44.4; 2. Fichera-Manco (Suzuki Swift) a 26.5; 3. Pelle'-Franceschini (Suzuki Swift) a 1'03.9; 4. Bertini-Vignolo (Suzuki Swift) a 1'13.5; 5. Forneris-Rodighiero (Suzuki Swift) a 1'25.2; 6. Santero-Modenini (Suzuki Swift) a 4'12.0;

Classe RALLY5 1. Adamuccio-Mergola (Renault Clio) in 59'19.0; 2. Di Fonzo-Cicciarelli (Renault Clio) a 58.9; 3. Passaseo-De Iaco (Renault Clio) a 1'44.5; 4. Brogna-Margiotta (Renault Clio) a 3'21.2; 5. Portone-Portone (Renault Clio) a 11'26.3;

Classe RS16 1. Varrazza-Passaseo (Citroen Saxo VTS) in 1:07'48.5; 2. Mele-Pranzo (Peugeot 106 S16) a 8.2; 3. Antonazzo-Losito (Suzuki Swift 1600) a 57.5;

Classe RS16P 1. Adamuccio-Darcavio (Citroen C2 VTS) in 1:01'32.5; 2. Coluccia-Manco (Citroen C2 VTS) a 7'16.5;

Classe RSTB10 1. Vallino-Sanesi (Suzuki Baleno 1.0) in 1:01'58.9; 2. Olivieri-Viotti (Suzuki Swift1.0) a 1'01.8; 3. Vitali-Vitali (Suzuki Swift1.0) a 2'16.6; 4. Soliani-Polizzi (Suzuki Swift1.0) a 2'53.6; 5. Franchini-Fois (Suzuki Swift1.0) a 4'53.3;

Classe RSTB14 1. Bruno-Centonze (Fiat Punto Abarth) in 1:01'57.6;

CLASSIFICA TROFEO ITALIANO RALLY | 1 Testa 52,5 pti; 2 Pinzano 45 pti; 3 Pedersoli 37,5 pti; 4 Miele 29,5 pti; 5 Menegatti 17 pti.

passato a condurre la gara per appena due decimi di secondo, ma Testa ha reagito subito dopo, e mentre Pinzano firmava lo scratch a Ciolo e Testa a Specchia, il molisano passava in testa dove si ritrovava anche lui davanti a tutti per appena due decimi di secondo. Una battaglia vera e dove nulla era concesso. Una battaglia che avrebbe potuto essere anche a tre, se Pinzano non avesse forato una gomma levandosi così, involontariamente, dai giochi. Col piemontese fuori è stato allora testa a testa tra i primi due fino alla fine, anche se il vincitore ha tirato fuori il colpo da maestro sulla sesta prova speciale, quando in poco più di undici chilometri ha rifilato poco più di quattro secondi al suo avversario, riuscendo così a tirar su quel piccolo muro che è stato sufficiente a proteggere il suo successo fino al termine di tutta la faccenda. Ci ha poi provato Testa a ricucire, ha spinto, ha attaccato, ci ha creduto, ha vinto le ultime due speciali ma non è bastato: alla fine, per un secondo e mezzo appena, s'è messo al collo l'argento anziché l'oro. Un risultato che gli consente, comunque, di tenersi ben stretta la vetta provvisoria nella classifica della serie, dove comanda con 52,5 punti davanti a Pinzano a quota 45, mentre Pedersoli è tornato in corsa ed è terzo a 37,5. Per Pinzano l'amarezza di aver perso il treno perla vittoria in Salento, ma anche la consapevolezza di potersela giocare sempre e comunque dappertutto. Terzo sul traguardo di Lecce il rientrante Luca Rossetti, che una volta ripreso il ritmo è riuscito a essere subito protagonista. Buon quinto posto per il locale Rizzello, che non si è perso d'animo neppure dopo qualche noia ai freni, mentre Simone Miele, con Giulia Paganoni alle note, ha chiuso sesto. Ottava piazza assoluta e altra affermazione tra gli Over 55 per Marco Silva. ●

LIGUORI PASSA NELLE DUE RUOTE MOTRICI

CON LA CLIO R3 GIORGIO HA MESSO TUTTI IN RIGA E HA CHIUSO ALL'UNDICESIMO POSTO ASSOLUTO

Undicesimo posto assoluto e vittoria netta – nettissima – tra le tuttoavanti. La sfida per la Coppa Aci Due Ruote Motrici al Rally del Salento ha parlato la lingua di Giorgio Liguori e Mattia Nicastri, che con la Renault Clio R3 hanno messo in riga tutto il resto della concorrenza sin dalla prova spettacolo del venerdì sera. I due hanno fatto sempre la voce grossa, vincendo il confronto tra le trazioni anteriori e chiudendo anche a ridotto della top ten nell'assoluta, mettendosi alle spalle pure qualche vettura sulla carta assai più performante. Seconda piazza di categoria per la coppia formata da Andrea Pisacane e Gianluca Primiceri, che con la loro Peugeot 208 Rally 4 hanno vinto un duello serrato e sul filo dei secondi contro Gianluca Saresera e Manuel Fenoli. Per Saresera è arrivato comunque un risultato utile e importante per l'economia del campionato, utile e provvidenziale per riscattare lo zero in casella rimediato al Marca Trevigiana. ●



ROSSETTI SUL TERZO GRADINO DEL PODIO
Con la Skoda Fabia Evo, Luca Rossetti ha chiuso la sua avventura salentina salendo sul terzo gradino del podio

DALLAPICCOLA SEMPRE PIÙ GRANDE

SECONDA VITTORIA CONSECUTIVA PER IL GIOVANE UNDER CHE ALLUNGA IN VETTA AL MONOMARCA. ECCO COME

DANIELE SGORBINI

Altro giro, altra vittoria. La Suzuki Rally Cup edizione 2024, dopo gli anni segnati dal dominio di Matteo Giordano, inizia a parlare con sempre più insistenza la lingua di Sebastian Dallapiccola, con il giovane pilota trentino che al Rally del Salento ha portato a casa il secondo successo stagionale, reso ancora più pesanti dai punti rastrellati in Power Stage. Un bottino consistente quello del giovane, in coppia sulle strade pugliesi con Fabio Andrian, che gli consente di fare un allungo consistente nella classifica del monomarca promosso dal costruttore giapponese, dove guarda tutti dall'alto con un margine via via più consistente. Eppure quella di Dallapiccola in Salento non è stata una vittoria né facile né scontata, che è anzi arrivata nel finale e dopo un confronto serrato e intenso contro Giorgio Fichera, apparso davvero in gran forma sulle particolari strade pugliesi. Il pilota siciliano ha infatti iniziato prendendo il comando e facendo la lepre: lui è stato il più lesto al pronti via del venerdì sera sulla Pista Salentina e lui è stato il più lesto l'indomani mattina,quando si è trattato di mettere le ruote sulle strade tra i muretti. Davanti a tutti a Torre Paduli, a Ciolo, dietro di un soffio a Specchia, fino all'episodio chiave capitato nella ripetizione del pomeriggio di Torre Paduli, dove Dellapiccola ha attaccato a fondo e Fichera ha patito un problema che lo ha di fatto privato della possibilità di lottare per la vittoria. Mentre il giovane trentino arrivava a fine prova consapevole – più che soddisfatto – di aver attaccato a fondo e di aver dato una sistemata definitiva alla classifica, il suo avversario pativa e perdeva secondi. Colpa di un ramo che si è agganciato allo staccabatteria, che gli ha fatto spegnere la vettura in prova speciale e che l'ha obbligato a fermarsi per ridare corrente per rianimare la sua Swift. Inconvenienti che possono capitare su strade dove bisogna guardarsi non solo dai muretti ma anche, appunto, da una vegetazione sin troppo esuberante, tanto che qualcosa di simile è capitato anche a Forneris. Con Dallapiccola vincente e Fichera alla fine secondo, per Pellè è arrivato un terzo posto di sostanza che gli viene buono per consolidare il posto d'onore nella generale, mentre Bertini ha chiuso quarto: il vincitore di Monza 2023 ha marcato così il suo primo risultato utile dopo il ritiro del Ciocco e il forfait di Alba. Tra le Racing Start dominio assoluto di Jean Claude Vallino con la Suzuki Baleno, che ha rifilato oltre un minuto di distacco a Olivieri e che guida anche la classifica di campionato riservata alle vetture più vicine alla serie. Assente qui Varesco che dopo aver fatto il pieno di punti ad Alba ha deciso di saltare la trasferta pugliese. ●

CLASSIFICHE

Suzuki Rally Cup Rally del Salento

Assoluta: 1. Dallapiccola 79 punti; 2. Pellè 57; 3. Fichera 46; 4. Santer 35; 5. Forneris 31.
Racing Start: 1. Vallino 40 punti; 2. Oliveri 32; 3. Varesco 29; 4. Vitali 18; 5. Martinelli 11.

SEBASTIAN CI HA PRESO GUSTO

Sebastian Dallapiccola ci ha preso gusto e dopo la vittoria al Ciocco, nel round inaugurale, ha messo la sua firma anche sulle strade del Salento. Sotto foto di gruppo dei protagonisti dell'edizione 2024 del Trofeo Suzuki



RAZZINI IN ORBITA

NELLA TRENTESIMA EDIZIONE DELLA GARA DI CASA, IL PARMIGIANO METTE LA SUA FIRMA SULL'ALBO D'ORO

GABRIELE MICHI

BEDONIA – *«È una vittoria che voglio, voglio fortemente»*. Marcello Razzini, alla partenza del Rally Internazionale del Taro, non si era certo nascosto dietro dichiarazioni di facciata. Dopo aver agognato il brindisi nelle ultime tre edizioni della gara di casa, il parmigiano si è voluto giocare il tutto e per tutto in un'edizione da ricordare, la trentesima messa a calendario da Scuderia San Michele. Un concetto ribadito a chiare lettere dopo aver concluso l'impegno che ha pesato maggiormente sugli equilibri della classifica, la "Montevacà" dell'avvio. *«È stato difficile, con la pioggia alla partenza, l'asciutto nella fase centrale e l'umido in quella finale. Vediamo domani, quando magari non ci troveremo in difficoltà nella scelta delle gomme. Noi ci siamo»*. Lì, sui quindici chilometri della prova più vicina al quartier generale, a pagare pegno era stato Bostjan Avbelj. Lo sloveno, il più quotato per la vittoria all'uscita dell'elenco iscritti, aveva azzardato una scelta da asciutto appesantendo il proprio chrono, al pronti-via, con quindici secondi di ritardo dal miglior tempo, fatto registrare da Antonio Rusce. Con una nottata alle spalle, carica di buoni propositi per un bel tot di interpreti, il secondo appuntamento di International Rally Cup ha messo sul piatto un colpo di scena non da poco. Bostjan Avbelj, intento a rincorrere, si è visto costretto ad alzare bandiera bianca per una rottura meccanica accusata nella prima speciale della domenica, con la Skoda Fabia Rally2 Evo tradita da una componente della trasmissione. Proprio sugli stessi chilometri che hanno elevato la performance di Marcello Razzini, valsa il sorpasso sulla Skoda Fabia RS di Antonio Rusce e la leadership di gara. Un leit motiv, quello proposto dal trittico Folta-Tornolo-Montevacà del primo passaggio, che ha alimentato sia i presupposti di Razzini che la bagarre nelle immediate retrovie, con Antonio Rusce tenuto sul "chi va là" da Fabio Federici e da Gianluca Tosi, a sua volta interprete di un confronto che ha visto la sua Skoda Fabia Rally2 battagliare a suon di decimi con la Volkswagen Polo del pilota di casa. L'ultimo giro di prove speciali ha reso ancora più nitida quella che fino a qualche ora prima era per Razzini un'accattivante suggestione, garantendo al pilota di Parma un rush finale esente da patemi e lasciando la scena alla lotta per il secondo posto. Equilibri instabili, quelli relativi alle posizioni d'onore, sollecitati dal tentativo di "remuntada" di Gianluca Tosi su Antonio Rusce, mancata per soli quattro decimi. Un confronto, quello tra i due reggiani, che ha garantito a Rusce la seconda posizione assoluta e la leadership in campionato, al giro di boa dopo i primi due appuntamenti in programma. Si è esaltato, in spettacolarità e risultato, Andrea Crugnola. La Peugeot 106 Maxi, spremuta ancora una volta dal campione italiano in carica, gli ha garantito la tredicesima posizione assoluta ed il primato tra le vetture a due ruote motrici. ●



UNA PRESTAZIONE DAVVERO INCISIVA
Con una prestazione davvero incisiva Razzini, sotto, ha conquistato la vittoria sulle strade di casa e ha preceduto di 9" Rusce, a sinistra



CLASSIFICHE

1. Razzini-Zanni (Skoda Fabia Rally2) in 01:01'17"6; 2. Rusce-Farnocchia (Skoda Fabia RS Rally2) a 9,0"; 3. Tosi-Del Barba (Skoda Fabia Rally2) a 9"4; 4. Federici-Badinelli (Volkswagen Polo Rally2) a 36"2; 5. Bravi-Bertoldi (Hyundai i20 Rally2) a 47"6; 6. Facco-Doria (Skoda Fabia Rally2) a 56"1; 7. Oriella-Tommasini (Skoda Fabia Rally2) a 56"7; 8. Tiramani-Grimaldi (Skoda Fabia Rally2) a 1'19"2; 9. Cresci-Ciabatti (Skoda Fabia Rally2) a 1'46"6; 10. Gatti-Toni (Skoda Fabia Rally2) a 1'51"1.



A MONACO BIS DI TEN VOORDE

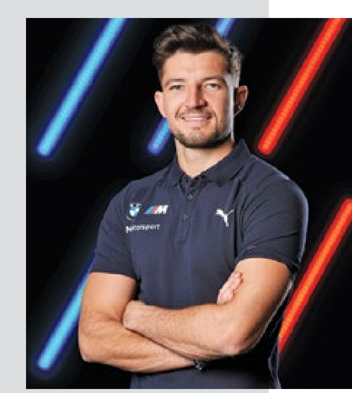
Due su due per Larry ten Voorde. L'olandese del team Schumacher Clrt ha bissato a Monaco il successo conquistato la settimana prima a Imola nella Porsche Mobil1 Supercup, dominando con il giro più veloce il secondo appuntamento della serie, dopo avere ottenuto anche la pole, e conquistando la sua terza vittoria sulle strade del Principato. Alle sue spalle l'inglese Harry King, secondo anche nella gara del Santerno. Primo podio per Keagan Masters, terzo con i colori della Ombra Racing. Francesco Braschi e Aldo Festante hanno concluso nell'ordine 16° e 19° con Dinamic Motorsport.

UN TRIO IMPERIALE NELL'ENDURANCE

Imperiale Racing ha definito il primo dei due equipaggi con cui quest'anno prenderà parte alla serie di durata del Gt tricolore. Ad alternarsi su una Lamborghini Huracán Gt3 Evo2 della squadra di Mirandola ci saranno Alessio Deledda (contemporaneamente impegnato nel Gt Open con Oregon Team), lo svizzero Kevin Gilardoni ed il polacco Robin Rogalski, che punteranno alla classe Pro-Am. Dei tre, Gilardoni è l'unico riconfermato per la seconda stagione consecutiva dal team emiliano.



GT ITALIANO, DENNIS A IMOLA CON LA BMW



Novità in casa Bmw Italia-Ceccato Racing, che a Imola farà debuttare Jake Dennis nel Campionato Italiano Gran Turismo. Il campione 2022 della Formula E affiancherà il tedesco Jens Klingmann su una delle M4 Gt3 schierate dalla squadra guidata da Roberto Ravaglia in occasione del secondo appuntamento della serie Sprint in programma questo fine settima. L'inglese prenderà il posto di Max Hesse, impegnato contemporaneamente nella 24 Ore del Nürburgring con il Bmw M Team Rmg, in equipaggio con Daniel Harper e Charles Weerts.

24H NÜRBURGRING AL VIA

Sono 130 le vetture iscritte alla 24 Ore del Nürburgring in programma questo fine settimana. Tra gli italiani c'è Marco Mapelli, che si alternerà con Jordan Pepper e Kelvin van der Linde su una Lamborghini Huracán Gt3 Evo2 del Red Bull Team Abt. Presente anche Michele Beretta, pronto a darsi il cambio su una Mercedes del Team Bilstein con Frank Bird, Arjun Maini e Jusuf Owega. Uno degli equipaggi di punta della Bmw sarà quello della Rowe Racing formato da Raffaele Marciello, Maxime Martin, Marco Wittmann e Augusto Farfus. Una Ferrari 296 Gt3 nella maggiore classe Sp9 per Frikadelli Racing con Daniel Keilwitz, Felipe Laser, Luca Ludwig e Nicolás Varrone. Il team Dinamic schiererà una Porsche per Bastian Buus, Marvin Dienst, Marco Holzer e Marco Seefried.

OLTREPÒ CONFERMATO

In una terra dove la passione per i rally resta fortissima e in cui i ricordi del 4 Regioni restano più vivi che mai, non può che far piacere la conferma della terza edizione del Rally Valli Oltrepò, in programma all'inizio di agosto e valido per la Coppa Rally di Zona 3. La gara, organizzata dalla CST, avrà sempre il proprio il proprio centro logistico a Casteggio, mentre le prove speciali, che comprendono tratti mitici del 4 Regioni come Rocca Susella e Fortunago, sono state rimaste identiche a quelle dell'anno passato, con solo un lieve allungamento per la frazione "Valli del Riesling" che si è reso necessario per raggiunger eil chilometraggio minimo previsto.

A SAN MARTINO STORICHE E MODERNE

Appena andato in archivio il Rally del Salento, è già tempo di pensare al prossimo appuntamento del Trofeo Italiano Rally, che andrà in scena a San Martino di Castrozza il 14 e 15 giugno prossimi. Accanto alla gara per le moderne, che sarà il quarto atto della serie cadetta tutta su asfalto, ci sarà spazio anche per le vetture storiche, per il 14° San Martino Historique, mentre il rally principale si prepara a festeggiare la sua 44ª edizione. Dalla commistione tra storici e moderni arriva anche uno dei primi protagonisti del San Martino, quel Paolo Nodari che proprio da un paio d'anni ha deciso di salire sulle vetture attuali.

L'ARABIA SI PRESENTA AD ALGHERO

Sabato alle 19.30 nel padiglione Casa ACI/Sardegna ci sarà la presentazione ufficiale del prossimo Rally Saudi Arabia che dall'anno prossimo dovrebbe entrare ufficialmente nel calendario iridato. Ci sarà anche il Presidente della FIA Mohammed Ben Sulayem, alla sua prima presenza assoluta in Italia in una manifestazione rallistica.

IL TCR ITALY VERSO PERGUSA

Il Tcr Italy si appresta a fare il suo ritorno a Pergusa, che l'8 e 9 giugno ospiterà il secondo dei sei doppi appuntamenti del calendario. Sulla pista di casa farà il rientro nella serie tricolore il catanese Edoardo Cappello, che salirà sulla Honda Civic FL5 della Mm Motorsport. Debutto assoluto nella Dsg per l'altro siciliano Ezio Muccio. Il ragusano figlio dell'esperto Romeo (negli anni '80 e '90 protagonista nei monomarca Renault), guiderà una Golf del team Nos.



MERCEDES DAVANTI NEL PROLOGO DI SPA

L'edizione del centenario della 24 Ore di Spa, in programma alla fine di giugno, è entrata nel vivo martedì e mercoledì della scorsa settimana con il prologo ufficiale a cui hanno preso parte 64 vetture. Ad ottenere il miglior tempo di 2'17"405 nella seconda giornata di test è stato Fabian Schiller con la Mercedes della GetSpeed. Il più veloce al termine del primo giorno era risultato invece Dries Vanthoor, con la Bmw del Team Wrt autore di 2'18"091 nel turno del mattino, prima che la pioggia condizionasse la seconda sessione.

SVEZIA FIRMA SINO AL 2027, PARAGUAY CI PROVA

Dopo il Portogallo che ha esteso il suo contratto sino al 2026, anche la Svezia ha messo nero su bianco con la Wrc Promoter per continuare ad ospitare la gara iridata ad Umea nel Vasterbotten sino al 2027. Dal canto suo il Paraguay punta ad entrare nel mondiale per tre anni con il Presidente della Repubblica Santiago Pena impegnato in prima linea per supportare la gara di casa. Cile, Argentina e Paraguay sono in competizione tra loro per assicurarsi i due appuntamenti sudamericani che il Wrc dovrebbe ospitare dal 2025.

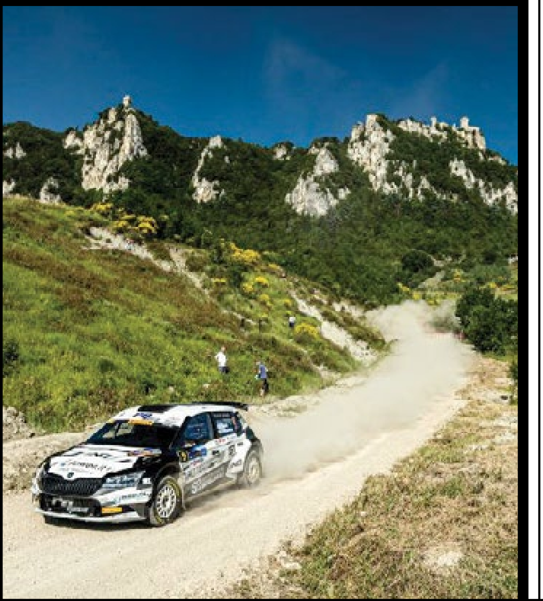


CON TRESOR AUDI ARRIVA AKA

Sarà Alex Aka ad affiancare i già confermati Pietro Delli Guanti e Rocco Mazzola nel Campionato Italiano Gran Turismo Endurance su una R8 Lms Gt3 Evo II. Il 23enne tedesco, la scorsa stagione, proprio con la squadra guidata da Ferdinando Geri, ha preso parte al Gt World Challenge Europe assieme a Pietro Delli Guanti e Lorenzo Patrese, ottenendo una vittoria nella Gold al Paul Ricard.

GIÀ PRONTO IL SAN MARINO

Novità in vista per il Rally San Marino, quarto appuntamento del Campionato Italiano Rally Terra, in programma il 21 e 22 giugno prossimi e che sarà valido anche per il Tricolore Junior. La gara all'ombra del Titano, che lo scorso anno fu vinta dal russo Gryazin, è arrivata a quota 52 edizioni e proporrà nove prove speciali (tre da ripetere tre volte) tutte nella giornata di sabato, ma con tratti di strada in gran parte rivisti rispetto al recente passato, mentre la gara riservata alle storiche, valida per il Tricolore Terra di categoria, disputerà una prova speciale in meno. Ritorno al passato sul fronte logistico, con il parco assistenza che tonerà a essere ospitato al Multieventi di Serravalle.

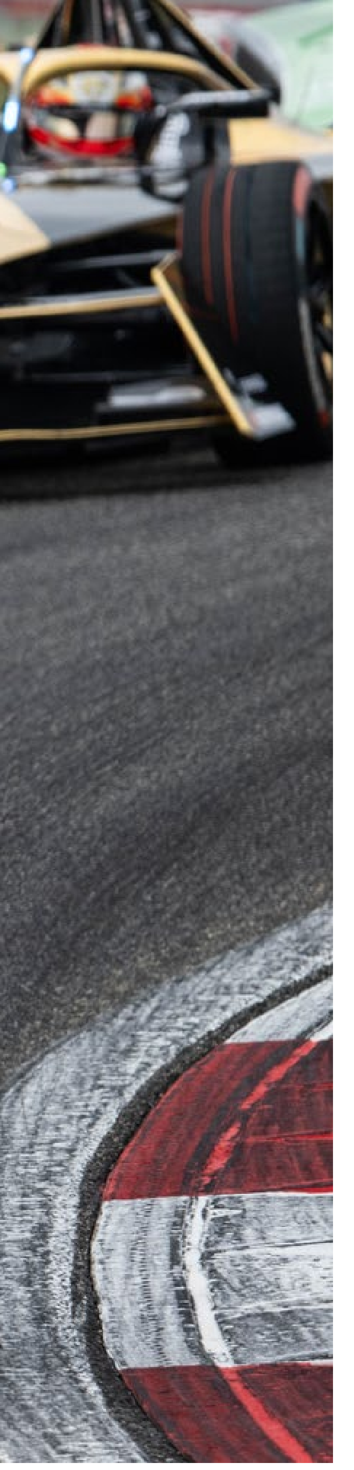




PAREGGIO, MA VITTORIA INGLESE

PER JAGUAR E PORSCHE UN SUCCESSO A TESTA, PERÒ LA CASA BRITANNICA PIAZZA UN IMPORTANTE AFFONDO

FULVIO CAVICCHI



PROTAGONISTI IN CINA
Mitch Evans ha messo tutti alle sue spalle nella prima sfida a Shanghai: la Jaguar ora guida la classifica riservata alle squadre

Ad una prima occhiata veloce, i risultati del ritorno in Cina della Formula E a dieci anni dalla prima gara di sempre (corsa a Pechino nel settembre 2014) paiono essere equilibrati e con tanti volti diversi coinvolti. Insomma, di primo acchito sembra che la terzultima tappa della stagione 2024 sia stata sostanzialmente un grande "pareggio" in cui tutti si sono fatti vedere ma nessuno abbia dominato. In fondo c'è stato un primo e terzo posto per le unità motrici Jaguar nella gara di sabato e un primo e terzo per quelle Porsche la domenica. Anzi, Pascal Wehrlein si è anche preso un secondo posto in Gara 1, quindi forse può addirittura apparire un fine settimana favorevole alla Casa tedesca; ma in realtà, se si fanno le somme di quanto raccolto solo nelle due gare, corse sulla versione accorciata del tracciato permanente di Shanghai, si vede che i due piloti ufficiali Jaguar hanno conquistato 35 e 27 punti, poi il terzo che ne ha raccolti di più è António Félix da Costa (da tempo tagliato fuori dalla lotta per il titolo) con i 25 della vittoria di domenica, seguito da suo compagno di squadra con solo il podio di sabato in quanto eliminato il giorno dopo da Sam Bird che gli ha tagliato una gomma. Infatti solo cinque piloti sono riusciti a raccogliere in entrambe le gare... e non è che l'1 della seconda di Oliver Rowland o i 2 di quella di sabato per Stoffel Vandoorne aiutino poi molto in chiave campionato. Insomma, la tappa cinese si può rivelare fondamentale per l'annata del giaguaro perché permetterà a Nick Cassidy, capoclassifica su un piedistallo sempre più stabile, di presentarsi agli appuntamenti di Portland a fine giugno con ben 25 punti di vantaggio su Wehrlein e 35 sul suo compagno di squadra Mitch Evans, che dopo un inizio stagione difficile sta facendo una grande rimonta in campionato.

Invece in casa Porsche hanno brillato gli altri due piloti, anche se chiamare "seconda guida" Norman Nato alla Andretti ci può stare ma per un ex campione del mondo come António Félix da Costa è davvero riduttivo. Il portoghese pareva in vera crisi nelle prime gare, poi un cambio di passo stupefacente e sono arrivate la vittoria di Misano (poi toltagli per una infrazione tecnica solamente legislativa ma che non dava vantaggi prestazionali), la vittoria a Berlino e ancora una vittoria in Cina. E non dimentichiamo il quinto posto di sabato a Shanghai perso per via dei 5" di penalità aggiunti nella serata per il contatto con Jean-Éric Vergne, punti importanti che assieme a quelli scomparsi a Misano avrebbero permesso al simpatico lusitano di essere quinto in campionato alla caccia della Nissan di Oliver Rowland.

E proprio la Casa giapponese ha un po' "marcato visita" nella tappa in Cina. Infatti i nipponici sono sempre più dipendenti dal solo Rowland, visto che Sasha Fenestraz appare davvero disperso nel confronto. Stupisce pensare come solo l'anno scorso il francese fosse nettamente il caposquadra di fianco a Nato e oggi è invece totalmente surclassato dal britannico, autore la scorsa settimana di un ottimo quarto posto in Gara 1. Però domenica Rowland è scattato solo ottavo e dopo un giro era dodicesimo, poi tredicesimo dopo due, quattordicesimo dopo cinque e quindicesimo dopo dieci. Solo al 17esimo giro ha iniziato la sua rimonta, ma era tardi per ottenere più di decimo e così questo fine settimana ha riaperto le porte alle Ds per provare a riprendersi il ruolo di terzi incomodi del campionato. Un sesto ed un settimo posto per Vergne, autore anche della pole position nella prima giornata, un nono ed un sesto per Stoffel Vandoorne nel fine settimana e le vetture nere-oro sono così parse davvero in forma e sempre pronte per tirare zampate a quelli davanti come ai tempi della collaborazione col Team Techeetah, segno che dopo un anno di duro lavoro in Stagione 9 i francesi sono riusciti a ribaltare lo scapestrato team Dragon di Jay Penske e trasformarlo in una compagine di primo livello.

Ma Shanghai è stato un palco su cui si sono rivisti anche diversi volti da tempo abbastanza persi nel grigiore delle retrovie come l'ottimo Jake Hughes con la McLaren, che domenica ha conquistato la pole position ed il suo primo podio di sempre, o l'ex campione Nyck de Vries, settimo sabato e tra i primi anche domenica fino a quando non è stato centrato da Sam Bird alla chicane della stretta bretella che chiudeva il giro del tracciato accorciato. Poi punti anche per i due della Envision Sébastien Buemi e Robin Frijns, assenti entrambi a Berlino per la contemporaneità con la gara del Mondiale Endurance a Spa-Francorchamps, e per Lucas di Grassi, che col punticino di sabato ha così raddoppiato il suo scarso raccolto in stagione.

Una cosa che ha fatto impressione del fine settimana orientale è stato che per la prima volta da tanto tempo non c'è stata alcuna Safety Car o Full Course Yellow, così entrambe le gare si sono svolte senza interruzioni e hanno permesso di fare valutazioni su prestazioni e guida dei piloti senza "asterischi" da aggiungere. Ecco allora che il risultato della gara di sabato, con 21 vetture arrivate tutte rachiuse in appena 8 secondi (prima delle penalità aggiunte nel dopo gara) è un risultato vero e realistico, che si può utilizzare con ragione per dimostrare l'estrema competitività del campionato. Certamente, correndo su un circuito permanente e larghissimo era più facile evitare contatti e sicuramente si è avuto come ormai consuetudine in Formula E una prima parte di gara in cui si è pensato soprattutto a conservare batteria più che all'andare forte, ma comunque anche in qualifica si è avuto nei Gruppi un miglior tempo appena sei decimi ➡



CLASSIFICHE

Formula E, Shanghai (CN), 25/05/2024

Classifica finale di Gara 1

1. Mitch Evans (Jaguar Racing), 29 giri in 38'03"434, alla media di 139,2 km/h; 2. Pascal Wehrlein (Porsche Formula E Team) a 0"796; 3. Nick Cassidy (Jaguar Racing) a 1"498; 4. Oliver Rowland (Nissan e.dams) a 1"743; 5. Jake Dennis (Andretti Formula E) a 2"361; 6. Jean-Éric Vergne (Ds Penske) a 2"599; 7. Nyck de Vries (Mahindra Racing) a 2"818; 8. Sébastien Buemi (Envision Racing) a 3"610; 9. Stoffel Vandoorne (Ds Penske) a 4"095; 10. Lucas di Grassi (Abt Cupra) a 4"397; 11. Sascha Fenestraz (Nissan Formula E Team) a 4"791; 12. Robin Frijns (Envision Racing) a 5"083; 13. Sérgio Sette Câmara (ERT Formula E) a 5"425; 14. Norman Nato (Andretti Formula E) a 5"793; 15. Nico Müller (Abt Cupra) a 6"178; 16. Jake Hughes (McLaren Formula E Team) a 6"566; 17. Sam Bird (McLaren Formula E Team) a 6"944; 18. António Félix da Costa (Porsche Formula E Team) a 7"165; 19. Jehan Daruvala (Maserati Msg Racing) a 7"372; 20. Dan Ticktum (ERT Formula E) a 7"688; 21. Maximilian Günther (Maserati Msg Racing) a 13"165.

Giro più veloce: il 23° di Jake Dennis in 1'15"965, alla media di 144,6 km/h

Classifica finale di Gara 2

1. António Félix da Costa (Porsche Formula E Team), 28 giri in 36'04"600, alla media di 141,8 km/h; 2. Jake Hughes (McLaren Formula E Team) a 0"612; 3. Norman Nato (Andretti Formula E) a 1"122; 4. Nick Cassidy (Jaguar Racing) a 2"215; 5. Mitch Evans (Jaguar Racing) a 3"167; 6. Stoffel Vandoorne (Ds Penske) a 3"861; 7. Jean-Éric Vergne (Ds Penske) a 4"374; 8. Maximilian Günther (Maserati Msg Racing) a 5"077; 9. Robin Frijns (Envision Racing) a 7"846; 10. Oliver Rowland (Nissan e.dams) a 8"840; 11. Jake Dennis (Andretti Formula E) a 9"634; 12. Sébastien Buemi (Envision Racing) a 10"143; 13. Edoardo Mortara (Mahindra Racing) a 11"423; 14. Sascha Fenestraz (Nissan Formula E Team) a 12"280; 15. Nico Müller (Abt Cupra) a 12"751; 16. Nyck de Vries (Mahindra Racing) a 13"102; 17. Jehan Daruvala (Maserati Msg Racing) a 15"973; 18. Sérgio Sette Câmara (ERT Formula E) a 16"419; 19. Lucas di Grassi (Abt Cupra) a 50"057; 20. Pascal Wehrlein (Porsche Formula E Team) a 1'01"675; 21. Dan Ticktum (ERT Formula E) a 1'24"415.

Giro più veloce: il 4° di Norman Nato in 1'15"358, alla media di 145,8 km/h

La classifica Piloti dopo 12 gare: 1. Nick Cassidy 167 punti; 2. Pascal Wehrlein 142; 3. Mitch Evans 132; 4. Oliver Rowland 131; 5. Jake Dennis 113; 6. Jean-Éric Vergne 101; 7. António Félix da Costa 84; 8. Maximilian Günther 69; 9. Stoffel Vandoorne 53; 10. Jake Hughes 46; 11. Norman Nato 40; 12. Sam Bird 38; 13. Sascha Fenestraz 26; 15. Sébastien Buemi 24; 14. Robin Frijns 23; 16. Nico Müller 18; 17. Dan Ticktum 12; 18. Sérgio Sette Câmara 11; 19. Jehan Daruvala 8; 20. Edoardo Mortara 7; 21. Nyck de Vries 6; 22.Taylor Barnard 5; 23. Joel Eriksson e Lucas di Grassi 2.

La classifica Squadre dopo 12 gare: 1. Jaguar Racing 299 punti; 2. Porsche Formula E Team 226; 3. Nissan Formula E Team 157; 4. Ds Penske 154; 5. Andretti Formula E 153; 6. McLaren Formula E Team 89; 7. Maserati Msg Racing 77; 8. Envision Racing 49; 9. ERT Formula E 23; 10. Abt Cupra 20; 11. Mahindra Racing 13.

La classifica Costruttori dopo 12 gare: 1. Porsche 337 punti; 2. Jaguar 328; 3. Nissan 236; 4. Stellantis 213; 5. Mahindra 33; 6. Electric Racing Technologies 23.

più veloce del ventiduesimo. A dire la verità, però, c'è effettivamente stata una bandiera rossa nel fine settimana: dopo pochi minuti dal via delle Prove Libere 1 sono dovuti tornare tutti ai box per via delle ben cinque vetture ferme in pista contemporaneamente! Il tutto è stato dovuto all'aggiornamento obbligatorio del software, fatto a tutti dai tecnici della Williams Advanced Electronics il giovedì, che ha causato problemi nella gestione della batteria. Sono seguiti tre quarti d'ora di imbarazzante sosta per modificare l'applicativo, e poi il tutto è ripreso normalmente. ●

FELIX DA COSTA A SEGNO IN GARA-2
Antonio Felix Da Costa ha colto il successo nella seconda sfida sulla pista di Shanghai

DIVERSI DUBBI PER LA NUOVA ANNATA

INTANTO CHE LA STAGIONE 10 PROSEGUE, SI LAVORA GIÀ PER DEFINIRE IL CALENDARIO DELLA PROSSIMA

La prima bozza dovrebbe essere ratificata dal Consiglio Mondiale Fia di giugno, ma in realtà ci sono ancora sei differenti dubbi da risolvere per il calendario di Stagione 11. Il primo è quando partire, visto che si vorrebbe tornare ad una stagione a cavallo di due anni e quindi la tappa in Brasile potrebbe spostarsi a dicembre, ma non si sa in quale weekend visto che il 7 corre la Formula Uno ad Abu Dhabi, 14 c'è il Galà della Fia e il 21 è molto a ridosso delle feste. Poi il dubbio Stati Uniti, visto che non si sa se confermare Portland, dove c'è molto pubblico ma la pista non è per nulla adatta, spostarsi in Florida a Homestead (nel tracciato interno all'ovale) o provare a realizzare un cittadino a Los Angeles. Terzo punto la Cina, rimanere in pista o provare ad andare in centro a Shanghai? Ma in Asia potrebbero anche aumentare le tappe, col probabile ritorno in Indonesia a Jakarta e anche la Thailandia spinge per entrare. Quinto dubbio è come comportarsi con Londra, visto che il prossimo sarebbe l'ultimo anno del contratto e il tracciato alla ExCeL Arena non va bene per le vetture sempre più potenti del campionato. Infine dubbi anche sulla tappa italiana, visto che Misano è stato molto comodo da organizzare e rimane come "rete di sicurezza", ma si parla con Bologna, Modena e Torino per una gara in città. ●

FERRARI RISPETTATA O SCIPPATA?

LA 6 ORE DI SPA FA ANCORA DISCUTERE



Un giornale che invece di essere soddisfatto che siano salvaguardati/rispettati i fan, che sono anche i loro clienti, e parla di scippo, non è più il mio giornale. C'era la possibiltà di farlo, con solidissime basi giuridiche come ho riportato, cosa che voi sul giornale NON avete fatto, perché non si doveva agire come si è agito? Perché c'era una Ferrari in testa? Siete osservatori neutrali o semplici tifosi, con l'abilitazione di giornalisti? Gli altri non contano? In Gtlm erano appena saliti in macchina i Pro,era giusto che i team non potessero sviluppare le loro strategie? (...) Amputare una gara di quasi 1/3 del suo svolgimento solo per la follia di un pilota senza conseguenze se non per le macchine e per le barriere, è sportivamente giusto? (...)nNon penso ti poter essere tacciato di essere un anti Ferrari, visto che circa un anno fa, una domenica mattina, mandavo una mail al Direttore Cordovani, su quanto di storico si stava profilando al Nurburgring. Ho 58 anni, vi compro dagli anni'70, quando ero poco più di un bambino,cosa siete diventati? Cosa? Un Processo del Lunedì con il 'gombloddo' sempre in canna?
Buona giornata,con stima

Gianluca Rivabella

Sono passati alcuni giorni dalla gara di Spa (non riesco neanche più a chiamarla 6 Ore di Spa....), pensavo di riuscire a metabolizzare l'esito e le decisioni prese, ma così non è. Non riesco più neanche a trattenermi dall'esternare il disappunto, ci ero riuscito per le precedenti gare dell'anno scorso e di questo in merito alle decisioni sul BOP, ma quanto accaduto a Spa è un "mai visto". Decisione assurda e per di più, a mio avviso, quella presa è incompleta. Mi spiego: se dai bandiera rossa e lasci correre il tempo, si deduce che allo scadere delle 6 ore verrà data la bandiera a scacchi, non si può dopo un'ora e mezza dire "ragazzi abbiamo scherzato, si riparte tutto da dove si è interrotto". Se si decide come è stato fatto allora mantieni anche i distacchi che c'erano al momento dell'interruzione (cosa che avrebbe cambiato poco il risultato finale). Se si decide di far cambiare le gomme allora decidi anche di far fare rifornimento, altrimenti non si fanno cambiare neanche le gomme. Invece si riparte senza rifornimento per far fare 2 giri dietro la safety car sapendo che c'erano vetture al limite con la percentuale d'energia e che sarebbero incorse nella doppia sosta. È stata fatta la scelta di completare comunque il tempo mancante di gara perché si è ritenuto che così il pubblico tornava a casa soddisfatto perché si era visto 6 ore effettive di gara (mi sembra una cosa da film alla "Rollerball"). Ma il pubblico a mente fredda cosa pensa? E qui secondo me si arriva al vero punto cruciale. Il WEC per come lo interpreto io è, ma forse è meglio dire era, il vero rifugio la riserva protetta delle gare automobilistiche di velocità. Non appariva soggetta agli eccessi dissacranti della F.1, manteneva ancora diciamo così un carattere "umano": i piloti e gli addetti ai lavori erano, e al momento lo sono ancora, avvicinabili, e soprattutto le gare pur durando 6, 8 o 24 ore, e dico ore, non risultano noiose e spesso scontate come quelle della F.1 (...). Ol BOP del WEC dà una mano a questo spettacolo, ma mi permetto di precisare il BOP corretto. Ma il BOP fatto alla nazional-meteopatico fa solo irritare l'appassionato. Il fatto che già si vocifera quale potrebbe essere molto probabilmente il vincitore della prossima 24 ore di Le Mans (Stoccarda o Sol Levate?), irrita altrettanto l'appassionato vero...

Edoardo Buongiorno

La seconda lettera risponde alla prima, poi ciascuno si faccia la sua idea. Una cosa vorrei aggiungerla. Se una gara endurance la prolunghi a tuo piacimento - discrezionale - decidendo come fosse una partita di calcio il "recupero" concesso, senza rimettere tutti sullo stesso piano (parità di gomme e benzina), automaticamente hai già deciso chi vince e chi perde. È questo il punto. Se concedi tempo in più per rispetto degli spettatori, devi rispettare anche chi è in testa al momento dell'interruzione, facendolo ripartire alla pari. Sennò, di fatto, è uno scippo. Voluto, non voluto, poco importa. Un'ultima cosa: As non ha mai parlato di complotto. Ma di uso politico del BoP, sì. Eccome. E anche del fatto che da Le Mans 2003 fino a Imola la Ferrari è stata messa in condizioni di non toccare palla. Quindi a Imola ha sbagliato lei. Ma nella decisione di Spa di saggezza non ve n'è.



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Redazione
Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343
Segreteria
segreteria@contieditore.it

Corriere dello Sport - Stadio
SEMPLICEMENTE PASSIONE

Corriere dello Sport Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Roma n. 11/2024 del 29/1/2024.

Abbonamenti
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti: **store.contieditore.it**
Telefono: **06 49 92 334** - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: **abbonamenticartacei@contieditore.it**

Prezzi abbonamenti:
Italia annuale 80,00 €
Estero annuale 80,00 € più spese di Spedizione: Zona 1 78,00 €;
Resto del Mondo 130,00 €

Copie Arretrate disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.
e-mail: **arretrati@contieditore.it** - Telefono: **06 49 92 347**

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l.
Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 60 34 001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

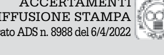


Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", il Corriere dello Sport S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a:
Corriere dello Sport S.r.l.
Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.

Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.






AUTO
SPRI
NT
TAGHeuer
GUCCI
1° GP Monte Carlo
IL PRINCIPE DI MONACO
Charles Leclerc


AUTO
SPRI
NT
1° GP Monte Carlo
IL PRINCIPE DI MONACO
Charles Leclerc
ROUND 08
MONACO